DICIEMBRE 1943

REVISTA DE ARQUITECTURA



V°. SALON NACIONAL DE ARQUITECTURA

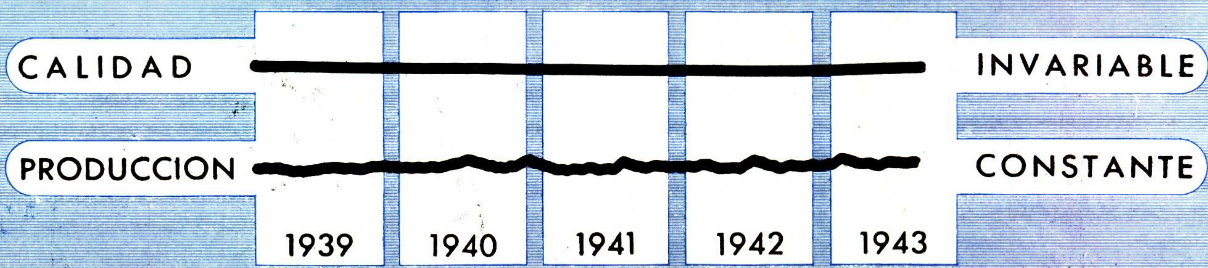
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS
CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA


CONTRA EL SOL
Y LA LLUVIA
PINTURAS
PAJARITO
GOODLASS WALL Y CIA. (ARG.) LTDA. S.A.
BELGRANO 1477
BUENOS AIRES
ACHA y AGUERO
AVELLANEDA

Nº 1108 Pub. Maschevillo

ATMA Cumple!

ATMA A TRAVES DE LA GUERRA



Calidad invariable, producción constante y precios normales, mantenidos en todo momento al margen de la especulación y variando únicamente en estricto paralelo con el costo de la materia prima.

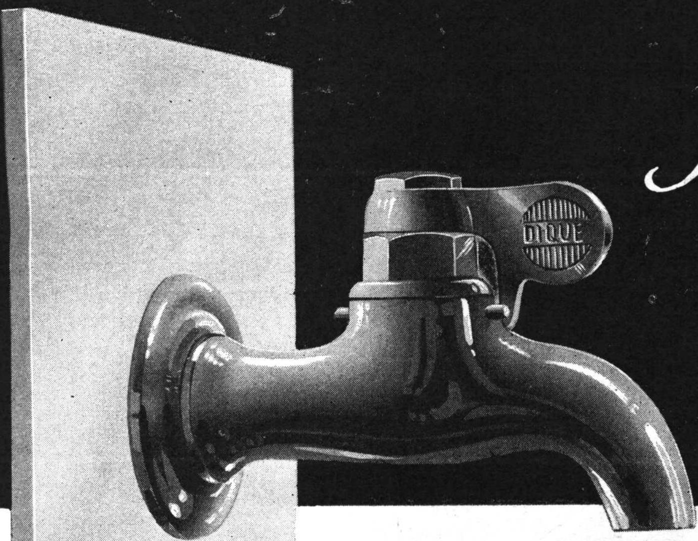
Más aún, se ha conseguido fijar hace algunos meses precios muy inferiores a los que se podrían obtener en plaza actualmente.

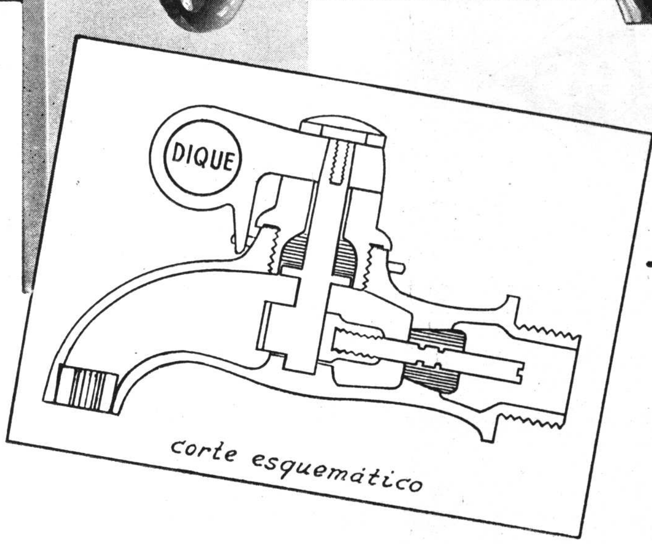
Esta es la forma en que Atma colabora con los Profesionales

UN TRIUNFO DE LA TECNICA SANITARIA

Super Canilla patentada

"DIQUE"





corte esquemático

en su nuevo formato

☆

SUS PRINCIPALES VENTAJAS:

- CIERRE HERMETICO: No gotea.
- PRACTICA: Por su cómodo y fácil funcionamiento.
- CHORRO PERFECTO: No salpica, por estar provista de un cortachorro interno.
- HIGIENICA: Por no ser necesario el manoseo del artefacto para su uso.
- DURACION: ilimitada, por su sistema racional de cierre a favor de la presión hidráulica, sin compresiones ni fricciones.
- MAYOR CAUDAL DE AGUA; mejor graduación.
- MECANISMO PERFECTO: con piezas fundidas a presión.
- FORMATO FUNCIONAL: con líneas estilizadas.
- GARANTIA de FABRICA: de su buena calidad y eficiente funcionamiento.

APROBADA POR OBRAS SANITARIAS DE LA NACION

INDUSTRIA ARGENTINA

Accesorios Sanitarios

DIQUE

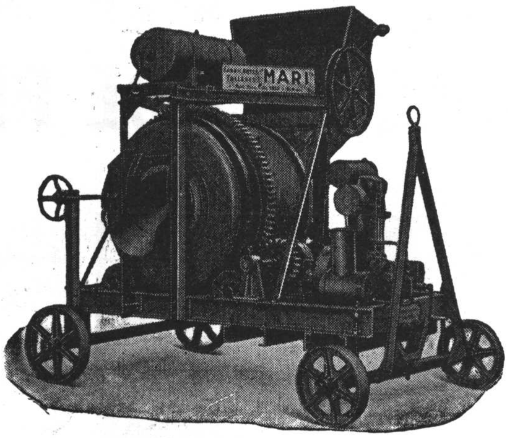
S.C.e I.

NAZCA 1680-84

U.T. 59-3044

VENTA EXCLUSIVA: EN LAS CASAS DEL RAMO


Fieles
en su
rendimiento
ALTA CALIDAD y FIEL RENDIMIENTO
son las características que han impues-
to a nuestros accesorios cromados o
niquelados para cuartos de baño.
SON ARTICULOS NOBLES
INDUSTRIA ARGENTINA
Venta en todas las casas del ramo.
P.H
SALAS PUBL.
Establecimientos Metalúrgicos
PIAZZA HNOS
S.R.Lda CAPITAL $ 1.680.000.%
ADMINISTRACION Y VENTAS
ARRIOLA 158
EXPOSICION
BELGRANO 502
TALLERES
ARRIOLA 154



MARI

Lo Más Sensacional en Pintura

EL NUEVO PRODUCTO

CUBREN LA TIERRA

Kem-Tone

SHERWIN-WILLIAMS

Pintura Mate y ¡Lavable!

El Acabado Moderno para Interiores

KEM - TONE - EL ACABADO MODERNO PARA INTERIORES, MATE Y ¡LAVABLE! es especialmente indicado para hoteles, casas de renta, negocios, hospitales, hogares y en toda obra donde la brevedad del tiempo es un factor importante.
Esta pintura única — prodigio y fruto de la técnica más moderna — ofrece reunidas estas características:

1 - CUBRE CON UNA SOLA MANO la mayoría de las superficies interiores... Incluso las paredes empapeladas.

2 - FACIL DE APLICAR... Es tan rápida y fácil de aplicar que es una verdadera economía en tiempo.

3 - NO TIENE OLOR DESAGRADABLE. KEM-TONE no es una pintura común.

4 - SECA OFRECIENDO UN ACABADO MATE PERFECTO.

5 - SECA EN UNA HORA. Los muebles de la habitación recién pintada pueden volver a su lugar en el mismo día.

6 - NO REQUIERE MANO DE SELLADOR ni de fondo.

7 - SE DILUYE CON AGUA COMUN. No hace falta ni aguarrás ni diluente especial alguno.

8 - ES LAVABLE. Las paredes pintadas con KEM-TONE pueden lavarse con agua y jabón.

9 - LOS PINCELES SE LIMPIAN FACILMENTE; basta lavarlos con agua y jabón después de usarlos.

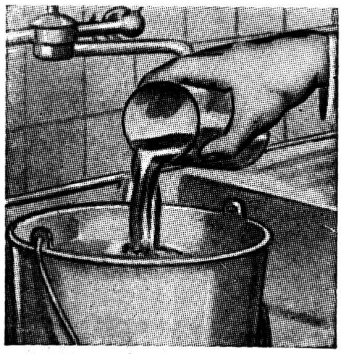
10 - KEM-TONE SE OFRECE EN LOS MAS NUEVOS Y ELEGANTES COLORES creados por los Estudios de Decoración de Sherwin-Williams.

11 - ECONOMICA. Un litro de KEM-TONE diluído con agua proporciona hasta 1 1/2 litros de pintura.

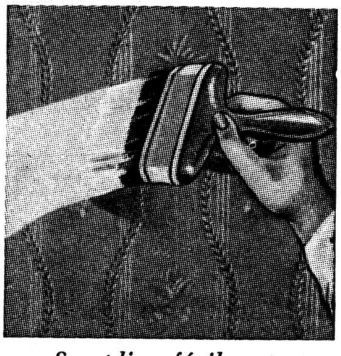
Considere esta maravilla!

★

Pintar una habitación por la mañana ¡y tener los muebles en su sitio esa misma tarde!



Se mezcla con agua común.



Se aplica fácilmente ¡y seca en una hora!



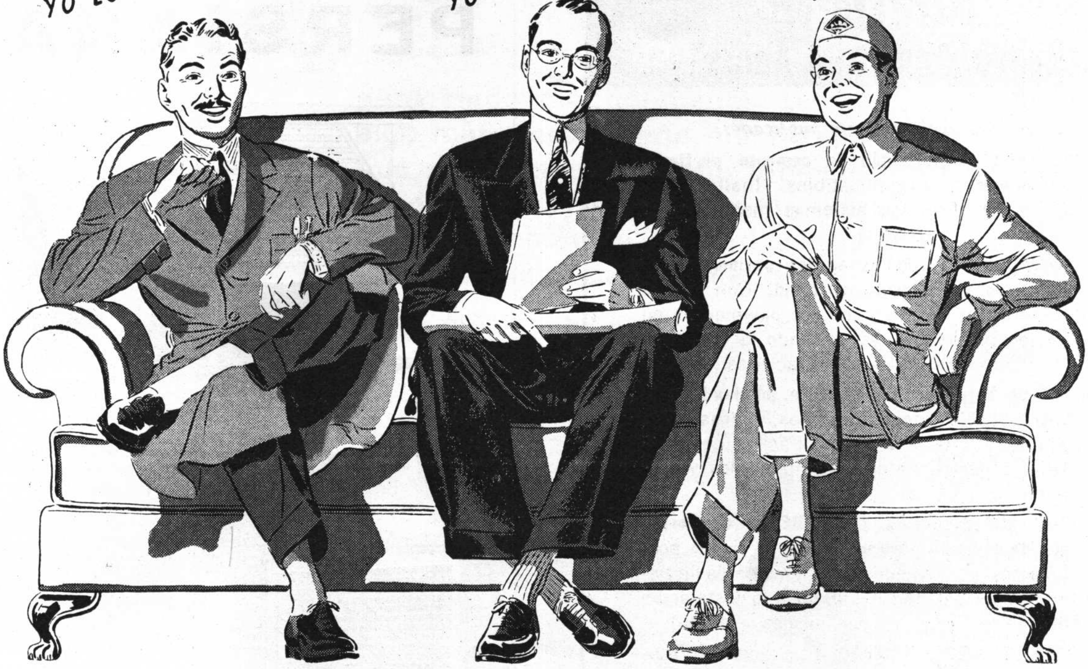


Solicite Kem-Tone a nuestros Concesionarios en toda la República. Si no hubiera un Concesionario en su localidad, sírvase consultarnos directamente.

SHERWIN WILLIAMS ARGENTINA S.A.

Oficina de Ventas: Corrientes 222 - Buenos Aires - U. T. 32 - 3045


MATERIALES
KREG-O
PARA TODAS LAS OBRAS
EDIFICIO
ARQUITECTO
INGENIERO CIVIL
KREG-O-LIT
Revestimiento de vidrio en colores
ETERNIT - KREGLINGER
Asbesto cemento
Chapas acanaladas y lisas, caños de construcción y canalización, moldeados.
KREG-O-FALT
RUBEROID
Fieltros y techos asfálticos
KREG-O-PARK
Parquets
TRATAMIENTOS ACUSTICOS
Y
AISLACIONES TERMICAS
KREG-O-TEX
Revestimientos y cielorrasos
Artefactos Sanitarios y azulejos
Granulado volcánico
HARDBOARD
Tabiques Puertas Mostradores
Andamios tubulares



Tres amigos de la casa...

Es usted, señor comerciante, que aconseja el empleo de productos ALBA... Ud., señor arquitecto, que los especifica y Ud. también, señor pintor, que ejecuta las obras con productos ALBA.

Pinturas en pasta ALBA, barnices ALBA, aceite de lino ALBA... He aquí tres amigos que le harán quedar bien. Entérese de las características de estos tres productos ALBA.

ALBA

PINTURAS EN PASTA ALBA

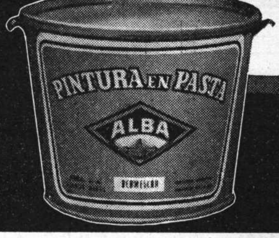
De finísima molienda, alta concentración en sus pigmentos y gran firmeza de tonos. Se preparan con aceite de lino puro y largamente estacionado. Son pinturas de alto poder cubritivo y rendimiento.

BARNICES ALBA

De calidad constantemente mejorada. De gran brillo, rendimiento y duración. Son barnices de cuerpo, envejecidos en amplias "Bodegas".

ACEITE DE LINO ALBA

Crudo o doble cocido. El cocido se efectúa en instalaciones modernísimas para no afectar su coloración. Se somete a un estacionamiento de muchos meses a fin de hacerle adquirir limpidez, brillo, elasticidad, rapidez en el secado y duración.







ALBA S. A. - CENTENERA 2790 - BUENOS AIRES




CAL

FÁBRICA DE BALDOSAS TIPO MARSELLA - TEJAS Y LADRILLOS PRENSADOS Y HUECOS



FÁBRICA CERÁMICA Alberdi S.A.

ESCRITORIO Y ADMINISTRACIÓN
SANTA FE 882 - ROSARIO
U. T. 22936

Grandes Fábricas: ROSARIO (Alberdi)
JOSE C. PAZ F. C. P. (Pv. Bs. Aires)



Baldosas
Piso y Azotea - 20 x 20

EMPLEE EN SUS OBRAS

TEJAS Y BALDOSAS

"ALBERDI"

ORGULLO DE LA INDUSTRIA ARGENTINA

•

PRECIOS, MUESTRAS E INFORMES:

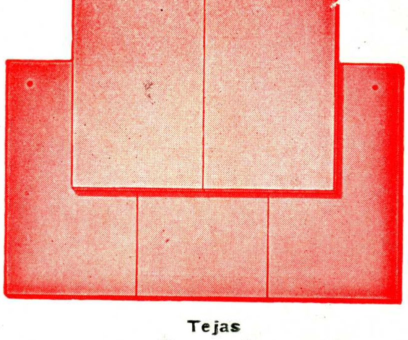
ADMINISTRACION: SANTA FE 882 — U. T. 22936 — ROSARIO

REPRESENTANTE EN BUENOS AIRES: O. GUGLIELMONI
Av. DE MAYO 634 — U. T. 34 - 2792-2793



Ladrillo 15 x 15
para vereda

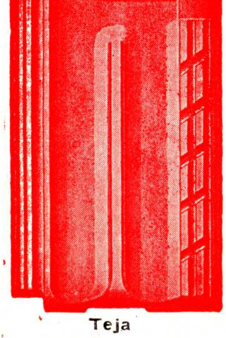
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO



Tejas
Normandas

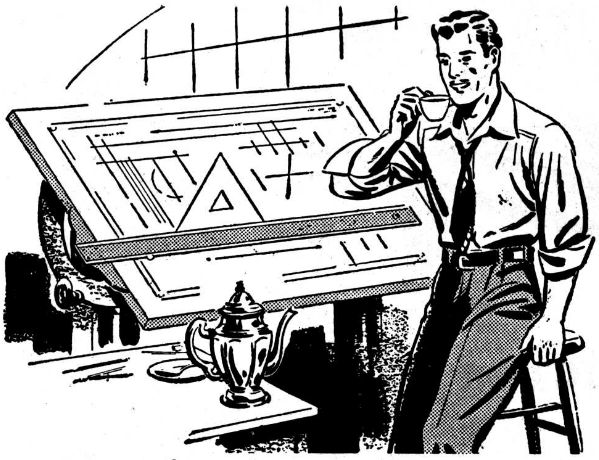


Teja
Colonial



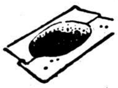
Teja
Tipo Francesa


PRODUCTOS
Eternit
DE ASBESTO CEMENTO
(fibro cemento)
"ETERNIT" es reconocido como el material ideal para la fabricación de caños, tanto para obras domiciliarias como para conducción de agua y otros líquidos bajo presión, chapas lisas y acanaladas, canaletas e ilimitada variedad de piezas moldeadas. Los materiales "ETERNIT" son de gran resistencia, peso liviano, aisladores del frío y del calor. No se corroen, no precisan ningún gasto de conservación, son prácticamente eternos, se pueden serrar, taladrar, limar etc. "ETERNIT" se utiliza en todo el mundo, en la industria, en la ganadería, en la agricultura, en el hogar y en la construcción. Disfrute usted también de los adelantos de la técnica. Perfeccione su obra empleando siempre productos Eternit
CAÑOS APROBADOS POR O.S.N.
Cía Sud-Americana
Kreglinger Ltda. (S.A.)
Belgrano 836
Capital Federal
Para más datos y precios, consulte a los distribuidores:
AGAR.CROSS & Co. Ltd
Bs. Aires - Rosario - B. Blanca
Mendoza - Tucumán



Café y Arquitectos

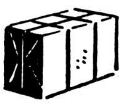
Cuando hacemos café para tomarlo usamos agua pero hasta entonces el problema está en buscar la manera de que el café no toque para nada el agua ni siquiera lugares húmedos. Sisalkraft sirve este objeto desde la plantación al muelle o punto de embarque ya que se usa en los países productores de café en la cura, secado, tostado y embalaje de café.



Dicho de otro modo; cuando el café se cura y seca al sol extiéndese sobre mantas de Sisalkraft previamente tendidas sobre el suelo y luego por la noche cuando el café se pone en pilas o montones estos cúbrense bien con otras mantas de Sisalkraft para que la humedad o rocío de la noche no deshaga lo que ha hecho el sol durante el día.



Cuando el café pasa al almacén o bodega los sacos amontónanse sobre Sisalkraft previamente tendido sobre el suelo para evitar que la humedad que surge del piso o de la tierra no eche a perder los sacos del fondo de la pila o pilas.



Y, finalmente, cuando el café se habilita para exportarlo o mandarlo a puntos lejanos un forro de Sisalkraft acondiciona las cajas, sacos, o lo que sea, para que el café llegue al funto final de destino sin la menor señal de haber sufrido en tránsito.

Si usted es un arquitecto o contratista de obras lo más probable es que se le ocurra preguntar: ¿qué tengo yo que ver con esto de café? La respuesta es que hablamos de café como demostración de lo que Sisalkraft puede hacer y de hecho hace contra los efectos de la humedad. Sisalkraft es, pues, el material de construcción que contrstistas y arquitectos usan en la cura o fraguación de concreto y hormigón, como forro debajo de tejas, debajo de tablados de pisos y de muchas otras maneras incluso como protección de maquinaria y materiales alrededor de obras en construcción. Más detalles serán gustosamente enviados a solicitud.



Sisalkraft es un material de reconocida utilidad en los esfuerzos que las Naciones Unidas están haciendo para ganar la guerra y debido a la escasez de barcos y otros medios de transporte puede ocurrir que no podamos servir todos los pedidos en el acto pero hacemos todo lo posible para que no falte en su país.

THE SISALKRAFT CO.
205 WEST WACKER DRIVE · CHICAGO, E. U. A.
LONDRES, INGLATERRA SYDNEY, AUSTRALIA

OTIS

EMBLEMA SUPREMO

EN ASCENSORES

CAJAS

para

AMURALLAR

BASH

B. MITRE 472

●

LO MAS PRACTICO

PARA CASAS DE FAMILIA

ARTEFACTOS SANITARIOS DE CALIDAD
AVERSA

de Hierro Fundido y Enlozados



UN MODELO PARA CADA AMBIENTE

53 TIPOS DE ARTEFACTOS

¡No hay problemas de roturas en las obras.!
SON DE HIERRO FUNDIDO Y ENLOZADOS a alta temperatura.
Indestructibles, duración infinita debido a las materias primas seleccionadas que se emplean en su fabricación.
Cuando sus clientes le exijan Baños o Lavatorios, ofrézcale la marca "AVERSA", son de HIERRO FUNDIDO ENLOZADO.

En venta en todas las buenas casas del ramo

ARTEFACTOS DE CALIDAD AVERSA INDUSTRIA ARGENTINA MARCA REGISTRADA

INDUSTRIA DE METALES ESMALTADOS
GENARO AVERSA
SOC. RESP. LDA. - CAPITAL $.370.000 m/n. c/l.
FABRICANTES

ADMINISTRACION Y FABRICA:
MADARIAGA 1301
TELEF. 22, AVELL. 9538 y 3216
DIRECCION POSTAL:
CASILLA DE CORREO No. 18 - AVELLANEDA


CALIDAD·SERVICIO·COOPERACION
INDUSTRIA ARGENTINA
50 KILOS
CEMENTO
SAN MARTIN
PORTLAND
INDUSTRIA ARGENTINA

REVISTA DE ARQUITECTURA

ORGANO DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS Y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

Año XXVIII **Diciembre, 1943** **No. 276**

PORTADA

Por el pintor
MELGAREJO MUÑOZ

EL NIDO DE HORNERO, que fuera el símbolo de la Exposición Panamericana de la Vivienda Popular celebrada en Buenos Aires el año 1939, es la expresión poética y criolla por excelencia del HOGAR, base de nuestra estructura social y tema Nº 1 para el Arquitecto.

•

•

S U M A R I O

EN EL PROXIMO NUMERO DE ENERO: Menciones especiales a los Arquitectos David D. Patané y Héctor Ugarte "ESCUELA TECNICA" y Arquitectos Prats y Pastor "CENTROS JUVENILES DE RECREACION".

Dirección y Redacción:
Sede de la Sociedad Central de Arquitectos, calle Paraguay 1535, U. T. 44 - 3986

Editor: Alberto E. Terrot
Subscripciones y Avisos: Administración, calle Lavalle Nº 310, U. T. 31 - 2199

Revista de Arquitectura, órgano de la Sociedad Central de Arquitectos y del Centro Estudiantes de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, es publicada mensualmente. Subscripciones: Para la República Argentina, 12 $ por año, 6 $ por semestre; para el exterior 15 $ por año.

CARTA ABIERTA AL PRESIDENTE

Creemos prudente advertir, y por eso advertimos, que para saber de lo que en el título se trata debe leerse también el tratamiento. Hecho ésto, si no se ha entendido ya no advertimos, aconsejamos: leer de nuevo y más despacio.

Señor:

Tengo en mis manos su atenta nota por la que me comunica mi designación. Reciba Usted muchas gracias de mi parte, que ellas le van en pago de su graciosa bondad de juicio sobre mis capacidades y merecimientos, pues sólo en ella, y no es poco, puedo acertar con la sinrazón de las razones que le habrá sugerido mi nombre.

Con esto mi noble amigo aprieta Vd. mi gratitud; obliga mi voluntad a la colaboración que me solicita y trata de exprimir mis secas entendederas. También me pide unas breves líneas en que le exponga la orientación que he de dar a Revista de Arquitectura. Bien, a eso nos ponemos dando fin a tan finos cumplidos y rodeos, para seguir con lo que sigue que es a mi juicio, discreto rumbo de orientación:

En palabras corto
En obras largo.

Cuentan los que lo han observado, que las cosas entran por los ojos, también dicen los revisteros que las revistas salen por la tapa; por tanto, y dando fe de que si eso es verdad debe ser tenido en cuenta, hemos de procurar que en el salir por la tapa y en el entrar por los ojos se le aumenten al Editor las entradas y a la Revista las salidas, que ha de ser bueno para todos, por lo mucho que hace falta se divulgue y se explique que es Arquitectura: arte o cosa, para no pocos, que se confunde, con cualquier cosa o artes sin arte. Entendemos además, que el verdadero camino para el conocimiento del arte es el arte mismo y no la polémica ni la dialéctica sobre él, que a lo que llevan es a ahondar discrepancias, y acorralar argumentos.

Pretendemos despertar en el mayor número el amor a lo bello, que es el verdadero amor de nuestro arte, enseñando a gustar de él, pregonando que la casa — nuestras casas — deben ser abrigo acogedor y hogareño y no dormidero de pájaros sin nido, sin amor

y sin patria. Queremos decir a los obreros y patrones que con sus manos y recursos levantan rascacielos y cabañas, que éstos son canto al trabajo cuando la justicia y la mansa artesanía reemplazan el salario escaso y la mano de obra destemplada. Todo eso nos preocupa, y hemos de sacarlo a la calle, a esas calles por donde andan y chocan las ideas envueltas en verdad o en mentira; que arte social y de calle es el nuestro, por que sociales son sus problemas, sociales son sus recursos, sociales son sus proyecciones en el tiempo y el espacio.

Hemos hablado de Arquitectura y aquí nos plantamos con un: **¡No Ingeniería!**, concediendo la recíproca, que con ello damos buen fin y mejor remate a nuestra profesión. Proclamamos que somos lo que somos, y nada más, y muy contentos! ¿y ésto por qué lo decimos? Pues lo decimos por que ahora entramos a hablar y dejamos de callar, y hablar como hoy se habla, que no lo haremos para informar y deleitar solamente sino para despanzurrar mentiras y enhebrar verdades. Con lo dicho no se crea que renunciamos a lo ameno ni que posamos de valentón como aquel que "pretendía de bravo y sino era poner huevo no le faltaba otra cosa para ser gallina"... Muy al contrario y a lo nuestro, nuestro arte-ciencia en Revista de Arquitectura, que es así como lo entendemos: Revista del arte y de la ciencia de la Arquitectura.

Nos viene ahora a la memoria, y es buen tiempo, el recuerdo de nuestros lectores, y a todos ellos los tenemos bien presentes, y para que se vea que de ninguno nos olvidamos los apuntamos en los que nos leen y que no nos leen, es decir los que miran las fotografías únicamente. Procuraremos complacer a todos, tentando además a algunos a leer y a otros a mirar, que así debe ser nuestro público: de lectores mirones y no de lectores y de mirones.

Si lo conseguimos, nadie lo dude, quedaremos satisfechos y el lector mejor informado.

Ya se ve con lo dicho lo mucho que haremos, y permítaseme aclarar, que lo haremos si algunos otros lo hacen, por que muy pobre Director sería el director que hace y no dirige; por lo cual, y en atención al tiempo de que disponemos y a la afición de los colaboradores, resolvemos que el hacer el trabajar y el sudar le toca a éstos, y a mí el dirigir, que es lo mismo que volar. ¡Los que van que vuela son los motores! y uno, va tan volando como si volara...

Mi querido Presidente:

Con lo expuesto, se despide de Vd. algo esperanzado y con muchos respetos.

Federico de Achával.

Vº SALON NACIONAL

Los Salones Nacionales de Arquitectura que auspicia la Comisión Nacional de Cultura y que organiza la Sociedad Central de Arquitectos van cobrando — después del colapso de cuatro años transcurridos entre el IIIº y IVº Salones — una importancia "in crescendo" tanto del punto de vista de la presentación como de la envergadura de los temas elegidos por los participantes.

No puede decirse todavía, en rigor de verdad, que el certamen es la máxima expresión de la arquitectura argentina pues la no concurrencia de muchos profesionales calificados impide el asegurarlo categóricamente; no obstante, aunque no por los trabajos en sí, por los temas dominantes, es posible afirmar que los últimos Salones realizados trasuntan un nuevo concepto de la Arquitectura que va cobrando cuerpo entre los profesionales del país; ya no se esfuerzan éstos en desarrollar temas individuales, aislados, sino que se remontan preferentemente hacia vastos problemas arquitectónicos de orden social. En las listas de estos certámenes dejan poco a poco de verse aquellos temas tradicionales tan gratos a principios del siglo: "Una municipalidad", "Un palacio Legislativo", "Un monumento funerario"... y así por el estilo, para ser substituídos por estudios de alto vuelo arquitectónico, por planes de conjunto en que interesa mucho menos la solución particular de tal o cual detalle que la idea general y su aplicación a la realidad nacional de nuestra época. Se echa de menos quizás la gran presentación, el romántico lavado y el dibujo artístico de otrora, pero en cambio se ha ganado en enjundia e investigación; en ese sentido es posible que alguien critique a los arquitectos de este Salón Nacional el que sus trabajos se alejen un tanto del arte para adentrarse en los dominios de las ciencias sociales; pensando en ello cabe advertir el peligro que existe de caer en la excesiva tecnificación del arquitecto, por lo que es oportuno recordar que la misión de éste dentro del núcleo social en que vive debe asumir una jerarquía tal que la Ciencia y la Técnica no lleguen nunca a ser otra cosa que los medios de información y de expresión de lo que su espíritu y mente sean capaces de imaginar; el arquitecto, ante todo, **es un creador de formas, un imaginador de volúmenes, un coordinador del espacio tridimensional;** recién después de crear, estudia y construye, es decir realiza, para lo cual se vale de los conocimientos que las ciencias le ofrecen y de los recursos que la técnica pone en sus manos.

La Arquitectura es una especulación del espíritu y mente humanos de una incalculable importancia que desgraciadamente en nuestro medio social contemporáneo no se aprecia en todo su valor. **Arquitectura es el arte que se afana por crear, con formas bellas, expresivas, lógicas y armoniosas, el medio ambiental en que el Hombre habrá de vivir feliz;** en este pensamiento coinciden todas las definiciones que hayan formulado tanto los inmutables maestros de la antigüedad clásica como los más vehementes líderes de la arquitectura moderna. Es la solución que tiende a satisfacer simultáneamente un cúmulo de necesidades espirituales y materiales de la sociedad, empezando por el problema inmediato del albergue para acabar con la formación del medio en que aquélla pueda desarrollar las más altas especulaciones mentales y psicológicas: el Templo, la Escuela, el Teatro, el Monumento. Aún más, en su expresión urbanística, **Arquitectura es el arte que procura regular la vida humana sobre el pla-**

neta y en este aspecto no hay actividad de que sea protagonista el Hombre, hasta la más insignificante, que no suscite directa o indirectamente un problema arquitectónico de cuya correcta solución depende en gran parte el cumplimiento de dicha actividad en el seno del conglomerado humano.

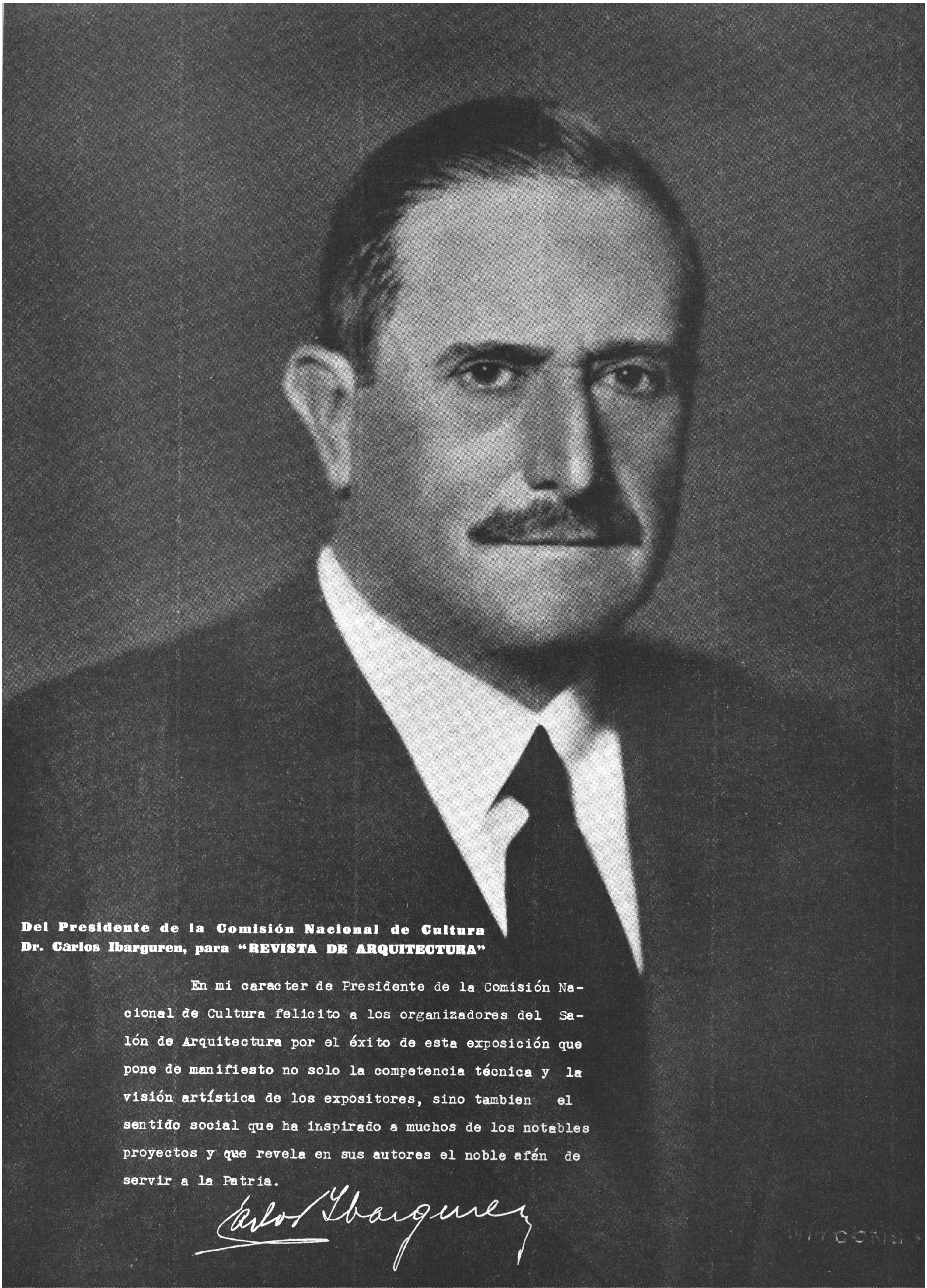
De ahí que el arquitecto debe considerar que la misión que le está reservada no es la del mero constructor, o la del técnico especializado, ni la del científico que se encuentra atado por la rigidez de sus cánones y fórmulas matemáticas; debe considerar que su labor tiene un profundo significado social y que en cualquier faceta de su profesión, por utilitaria que parezca, sus aptitudes creadoras deben sobreponerse a todas las demás. Debe percatarse de que la humanidad entera necesita organizar y coordinar su vida sobre el suelo que habita, que gran parte del caos mundial tiene su origen en la desordenada distribución de lo que ha dado en llamarse el "espacio vital", en la irracional forma de vida de grandes grupos humanos que habitan malas viviendas, que se alimentan precariamente, que trabajan en condiciones indignas y que se recrean deficientemente, a pesar de que la arquitectura contemporánea haría posible una vida feliz para todos los hombres teniendo, como tiene, a su servicio los recursos de una técnica prodigiosa.

Al ver el Gran Premio de Honor de 1943 quizás algunos colegas meneen la cabeza añorando aquellas espectaculares presentaciones de antaño a la manera de los "Grand Prix de Rome"; de los demás trabajos laureados, comparados con los "Concours" de la vieja tradición, dirán, es posible, que son más "affichescos" que artísticos, pero ¿Qué más da una presentación grandiosa capaz de ser apreciada por una minoría, que la divulgación clara, elegantemente concisa, accesible a todo el mundo? ¿El desarrollo de temas ya trillados, por magníficamente dibujados que estén, o el aporte de ideas arquitectónicas que promuevan nuevas inquietudes, aunque su presentación se resienta un tanto?

No es de negar ni una ni otra alternativa, pués resulta evidente que el ideal estriba en la conjunción de ambas; el ingrediente técnico-científico debe estar proporcionalmente diluído dentro del artístico para que la creación arquitectónica alcance una jerarquía que la acerque a la perfección sin alejarla de la realidad.

Siguiendo la marcha de los tres últimos Salones Nacionales de Arquitectura puede, sin embargo, afirmarse del que comentamos, que acusa un mejoramiento no sólo en temas de indudable interés social, sino en presentaciones de mayor calidad que los anteriores: ello da pie para pensar que los futuros han de continuar esa trayectoria ascendente hasta llegar a constituir la expresión genuina de nuestro concepto nacional de la Arquitectura, así como los "Grand Prix de Rome" lo fueron, en su época, respecto de la arquitectura francesa.

El Salón Nacional de Arquitectura es la más trascendental oportunidad que tienen todos los arquitectos de refirmar el concepto de lo que debe ser la profesión, razón por la cual es de esperar que en los futuros certámenes acrezca la concurrencia de profesionales que los prestigien con sus proyectos y sus obras, no desperdiciando así uno de los medios más eficaces de llegar a la opinión pública.



Del Presidente de la Comisión Nacional de Cultura Dr. Carlos Ibarguren, para "REVISTA DE ARQUITECTURA"

En mi caracter de Presidente de la Comisión Nacional de Cultura felicito a los organizadores del Salón de Arquitectura por el éxito de esta exposición que pone de manifiesto no solo la competencia técnica y la visión artística de los expositores, sino tambien el sentido social que ha inspirado a muchos de los notables proyectos y que revela en sus autores el noble afán de servir a la Patria.

Carlos Ibarguren

INAUGURACION DEL SALON

El 18 de noviembre próximo pasado, se efectuó el acto con el que quedó inaugurada la muestra del V° Salón Nacional de Arquitectura.

Asistieron las siguientes autoridades: el Excelentísimo Señor Ministro de Justicia e Instrucción Pública, Dr. Gustavo Martínez Zuviría, el Edecán de S. E. el Señor Presidente de la Nación, Teniente Coronel Don Augusto Rodríguez, el representante de S. E. el Señor Ministro de Obras Públicas y Director General de Arquitectura de la Nación, Ingeniero Don Alejandro Figueroa, el Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires General de División Don Basilio B. Pertiné, el Presidente de la Comisión Nacional de Cultura, entidad auspiciante del Salón, Dr. Don Carlos Ibarguren, y el Secretario de la misma, Don Homero Guglielmini.

Al declarar abierto el acto, el arquitecto Don Raúl Lissarrague, Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos organizadora del Salón, lo hizo pronunciando las siguientes palabras:

"Se inaugura el V° Salón Nacional de Arquitectura bajo los auspicios de la Comisión Nacional de Cultura y hago uso de la palabra en nombre de la Sociedad Central de Arquitectos que presido, por corresponder a ella el honor de organizarlo.

No cabría cumplir el acto formal, sin la grata circunstancia de destacar el singularmente elevado concierto de valores espirituales y esfuerzo técnico que este Salón refleja.

Desde luego es la nuestra y por excelencia, una profesión que tiene que desenvolver sus actividades con profundo sentido social.

No debe malograrse el esfuerzo que significa una obra, desvinculándola de su época y ambiente. Y consultando ese aspecto esencial como sentido de nuestra actividad profesional, esta muestra presenta la expresión de todos los recursos tendientes al cumplimiento de un programa social de palpitante interés argentino.

La inquietud de nuestros profesionales jóvenes alcanza una expresión de alta cultura en la concepción de soluciones para la política estatal: desde la solución del problema de los aeropuertos, que será a breve término una realidad de impostergable realización, a la contemplación de construcciones de barrios sociales, con el claro concepto de una vida integral, partiendo de la familia como elemento vital de la sociedad.

El plan de desarrollo urbanístico de todo esto, creando con facultades ampliamente abiertas el ámbito de grandeza de nuestro país, lo impulsa al cumplimiento de su destino inmenso, desde la percepción — con una sensibilidad abierta a la grandeza — de preparar al obrero argentino en escuelas y talleres de orientación y especialización técnica, para las tareas que las transformaciones aceleradas de la vida industrial ya le reclaman y esa otra que completa la vida y sin la cual la existencia carece de sentido, anarquizando el espíritu de unidad de la Nación.

Me refiero a la presentación de los trabajos de colonias de vacaciones para familias de obreros y empleados, en cuyo estudio el confort se consulta para el descanso y logra por tan muelle inspiración, la inculcación de una cultura de vida que se encamina a tocar el sentimiento de armonía social y de disciplina.

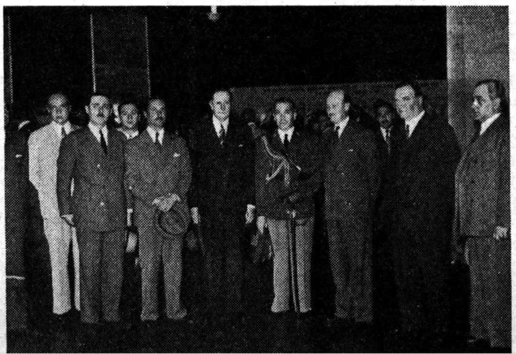
O aquella otra concepción de instituto de maternidad que contempla a la madre desde su gravidez y atiende la lactancia infantil, como si todo fuera fruto de un plan coordinado, para que de allí pasara a generarse el tipo urbano de mañana, con una espiritualidad netamente argentina, en medio de una metrópoli poblada por tantas razas y abierta a la influencia de heterogéneas formaciones espirituales. Como vemos, en un momento de la vida nacional en que se suscita la inquietud constructiva, los arquitectos argentinos, aportan con la fecundidad silenciosa de la ciencia y de su vocación artística, la contribución eficiente al progreso que alienta el espíritu argentino, la grandeza de la Nación. Antes de terminar exaltando los valores de nuestro V° Salón, quiero evocar dos nombres de grato recuerdo: nuestros viejos maestros Ernesto de la Cárcova y René Villeminot a cuya iniciativa se debe la creación de los Salones de Arquitectura. Y por último el aplauso de la Sociedad Central de Arquitectos al esfuerzo cumplido en esta jornada, con su voto íntimo, que quiere ser estimulante, para que nuestros arquitectos sigan en su noble afán de jerarquizar la profesión, como hoy, alentados por el soplo expansivo de la grandeza de nuestra patria".

●

La muestra se clausuró el 30 de noviembre después de haber sido visitada por apreciable cantidad de público y de haber suscitado sus trabajos comentarios periodísticos de los más importantes órganos de la prensa nacional.



Discurso del Presidente de la S. C. de A. Arq. Raúl Lissarrague



El Edecán de S. E. el Sr. Presidente de la Nación Teniente Coronel Augusto Rodríguez y demás autoridades



Autoridades de la Nación oyendo a uno de los autores del proyecto laureado con el Gran Premio

DESARROLLO DEL V° SALON NACIONAL DE ARQUITECTURA

BASES DEL CERTAMEN

En ellas se establecían las condiciones a que debían responder los participantes, entre las cuales entresacamos las fundamentales:

* "Podrán intervenir en el Salón Nacional de Arquitectura, los arquitectos argentinos diplomados en las Universidades Nacionales y los arquitectos naturalizados, con diplomas nacionales" (art. 2°).

* La Comisión Nacional de Cultura actuará como jurado para la asignación de los premios.... ..... y designará la Comisión Asesora compuesta de seis miembros, elegidos entre los componentes del Colegio de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos". (Art. 5°).

* "La Comisión Asesora está facultada para rechazar las obras que no se ajusten a las condiciones de admisión y los proyectos que no se ajusten a un principio de verdad arquitectónica". (art. 9°).

* "Cada proyecto deberá ser estudiado para ser emplazado en un lugar determinado, con especificación de la zona y con la posibilidad de que sea factible su realización" (art. 17°).

* "Los premios pueden ser declarados desiertos y no se acordarán sino a ciudadanos argentinos o naturalizados. Los naturalizados deberán tener por lo menos cinco años de ejercicio de la ciudadanía". (art. 20°).

* "La Comisión Nacional de Cultura delega en la Sociedad Central de Arquitectos la organización del Salón la que a su vez nombrará una Comisión "ad hoc" compuesta de tres miembros y a propuesta de la Comisión Nacional de Cultura". (art. 21°).

* "Sección 1ª — Concurso: la elección del tema queda librado al juicio del participante. Puede ser un trabajo **arquitectónico** o bien un trabajo **urbanístico.** En cualquiera de los dos casos es condición primordial el aporte del **Arquitecto** a la resolución de un problema de carácter **social** y **nacional".** (art. 25°).

LABOR DEL JURADO ASESOR

La Comisión Nacional de Cultura designó oportunamente el jurado que habría de recomendar la adjudicación de las recompensas; integraron esa Comisión Asesora los siguientes Arquitectos: D. Roberto J. Leiva, D. Bartolomé M. Repetto, D. Antonio J. R. Varela, D: Alfredo Villalonga y D. Alfredo Williams.

El día 10 de noviembre se recibieron los siguientes trabajos:

PROYECTO N° 1. « Urbanismo » Avenida Norte-Sur. Arquitectos: Cazenave, Biamchetti y de Mattos.

PROYECTO N° 2. Estación y Hotel para pasajeros de Ultramar: Arquitecto Manuel Iachini.

PROYECTO N° 3. Aeropuerto de Buenos Aires: Arquitecto Luis M. Biamchi.

PROYECTO N° 4. Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires: Arquitecto Rafael De Palo.

PROYECTO N° 5. Escuela Técnica: Arquitectos David D. Patané y Héctor Ugarte.

PROYECTO N° 6. Barrio de Viviendas Económicas: Arquitecto Carlos F. Krag.

PROYECTO N° 7. Barrio de Viviendas para Clase Media: Arquitectos Alfredo C. Casares y A. González Gandolfi.

PROYECTO N° 8. Construcciones Antisísmicas (25 Escuelas para la Precordillera Argentina, Prov. de San Juan). Arquitecta Stella E. Genovese e Ingeniera Civil Elisa B. Bachofen.

PROYECTO N° 9. Un Centro de Turismo para la Clase Media: Arquitectos Bacigalupo, Comastri, Guidali y Riopedre.

PROYECTO N° 10. Urbanización del Barrio de Pescadores en Mar del Plata: Arquitecto Delfín E. Conway.

PROYECTO N°11. Una Biblioteca Nacional: Arquitectos Oscar García Belmonte y G. Zelasco.

PROYECTO N° 12. Un Establecimiento Metalúrgico: Arquitectos Carreño y Orbáiz.

PROYECTO N° 13. Centros Juveniles de Recreación: Arquitectos Prats y Pastor.

PROYECTO N° 14. Un Aeropuerto para la Ciudad de Rosario: Arquitecto Luis Armando Rébora.

PROYECTO N° 15. Hacia una Arquitectura. Arquitectos E. F. Catalano, C. Coire y H. Caminos.

PROYECTO N° 16. Instituto Ginecotológico Infantil para la Asistencia Integral de la Mujer y del Niño: Arquitecto Carlos Quiroz.

De inmediato la Comisión Asesora resuelve :

Aceptar para su ulterior estudio los proyectos números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 16.

Rechazar el proyecto N° 8 de la señora Arquitecta Stella E. Genovese en colaboración con la Ingeniera Civil, señorita Elisa B. Bachofen, por apartarse de las disposiciones del artículo 2° del Reglamento, y por tratarse de un trabajo de escaso interés arquitectónico ya que estudia esencialmente un problema técnico, concretándose la labor del arquitecto a colaborar con una simple aplicación de la técnica estudiada; y el proyecto N° 15, de los Arquitectos E. F. Catalano, C. Coire y H. Caminos, por apartarse de las especificaciones del artículo 17° del Reglamento.

En sucesivas reuniones celebradas en los días: Viernes 12, de 14 a 21 horas; Sábados 13, de 14 a 21 horas; Lunes 15, de 14 a 21, horas; Martes 16, en horas de la mañana y de la tarde, y Miércoles 17, de 18 a 21 horas, con asistencia de todos los miembros de la Comisión Asesora, se realiza en conjunto un prolijo estudio de cada uno de los proyectos, al cabo de cuya tarea, por unanimidad, se resuelve aconsejar a la Comisión Nacional de Cultura se otorguen los siguientes premios:

GRAN PREMIO Y DIPLOMA DE HONOR: al proyecto N° 1 —« Urbanismo » Avenida Norte-Sur. Arquitectos Cazenave, Bianchetti y de Mattos.

Conclusiones: Valioso aporte para el estudio de la Solución de la Avenida Norte a Sur.

El partido de la vía a alto nivel en el centro, con amplios jardines laterales a nivel de la calzada, y aprovechamiento de la superficie cubierta es acertado, si bien origina problemas de difícil solución arquitectónica no resueltos en este trabajo (cruces Av. P. R. Sáenz Peña, calle Corrientes, etc.)

De feliz trazado el extremo Sur, no así el Norte, y acertada la idea de construir el Centro Municipal en la intersección con la Avenida de Mayo, pese a las dificultades arquitectónicas que esta solución plantea.

Las circulaciones de vehículos y peatones son claras en ambos niveles y los inevitables conflictos de tránsito han de ser fácilmente resueltos en el estudio del detalle.

Constituye, indiscutiblemente, un trabajo meritorio, bien documentado, ampliamente meditado, de expresión gráfica clara, y cuya realización es factible a traves del estudio financiero que lo complemente.

PRIMER PREMIO: al proyecto Nº 7 — Barrio Vivienda para Clase Media. Arquitectos: Alfredo C. Casares y A. González Gandolfi.

Conclusiones: Estudia con vistas al futuro el problema del alojamiento colectivo de la clase media.

Acertada ubicación por cuanto urbaniza una zona de la ciudad bien emplazada con fáciles vías de comunicación y proximidad de amplios espacios verdes.

Partido franco: objetables los grandes blocks laterales que cierran el conjunto privándole de perspectiva y cuya supresión no malograría el partido adoptado.

Muy estudiado el detalle, especialmente el correspondiente a la centralización de los servicios generales de atención doméstica, aunque no adaptable a las actuales posibilidades de nuestra clase media.

Ingeniosa la forma en que se ha ensamblado los departamentos con ambientes de simple y doble altura, resultando reducida para nuestro clima la de 2,50 m. para los dormitorios.

Presentación, clara y precisa.

SEGUNDO PREMIO: al proyecto Nº 3 — Aeropuerto de Buenos Aires — Arquitecto Luis M. Bianchi.

Conclusiones: Tema muy importante si bien su ubicación y construcción ya ha sido resuelta.

Son conocidos los reparos técnicos a la ubicación elegida, de los que el autor se hace eco en su documentada memoria descriptiva.

Partido claro y franco, acertadas las etapas en que se divide su larga ejecución, objetable la orientación de los hangares con grandes aberturas frente a los vientos dominantes y escasa la superficie destinada a las instalaciones técnicas.

Estudio de valor, su presentación significa un esfuerzo ponderable.

TERCER PREMIO: al proyecto Nº 9 — Un Centro de Turismo para la Clase Media — Arquitectos Bacigalupo, Comastri, Guidali y Riopedre.

Conclusiones: Tema que contribuye a solucionar un problema, aún no resuelto, para la clase media.

El Partido adoptado destaca el emplazamiento del Hotel, ubicándolo en la cota máxima y en el centro de la composición. Correcta la ubicación de las viviendas individuales.

Reducidas las dimensiones del Teatro al aire libre e inconveniente su proximidad con los servicios generales. Desproporcionado el pabellón-vestuario de la pileta.

La fachada del Hotel de aspecto agradable y en carácter, aunque adolece de falta de unidad en algunas de sus partes. No se contempla en la planta baja la protección necesaria para los rigores del clima, factor que ha sido tenido en cuenta en las casas individuales que están bien estudiadas; son de fácil construcción y de aspecto pintoresco.

Muy agradable su presentación.

MENCION: al proyecto Nº 5 —Escuela Técnica —Arquitectos David D. Patané y Héctor Ugarte.

Conclusiones: Tema novedoso, estudia la solución de un problema que urgentemente reclama el progreso industrial del país.

Partido claro, de secciones bien diferenciadas. Bien estudiado el conjunto y en particular la parte técnica. Carece de originalidad en su concepción plástica.

Objetables: las circulaciones excesivamente prolongadas, la incorrecta ubicación de la Administración y la Sala de Actos desvinculada del conjunto.

Merece destacarse su presentación.

MENCION: al proyecto Nº 13 — Centros Juveniles de Recreación — Arquitectos Prats y Pastor.

Conclusiones: Tema de verdadero valor social, que analiza y destaca con amplio conocimiento su meditada memoria descriptiva.

Las soluciones adoptadas para la Ciudad de Buenos Aires están bien emplazadas. En el plan integral, como consecuencia de un excesivo aprovechamiento de la superficie, se ha llegado a construcciones muy compactas y de compleja interdependencia. Los planes medio y mínimo están resueltos más francamente.

El día 17 de noviembre tiene lugar la recepción de los trabajos correspondientes a Obras Públicas y Particulares, a saber:

OBRAS PUBLICAS.

COMISION ASESORA DE ASILOS y HOSPITALES REGIONALES

Colonia Neuropsiquiátrica—Rosario de Tala.

» » —Oliva—Córdoba.

BANCO DE LA NACION ARGENTINA:

Obra en Villa Angela — (Chaco).

Obra en San Carlos de Bariloche — (Río Negro).

Obra en Esquel (Chubut).

MINISTERIO DE MARINA: (Dirección General del Material. División de Ingeniería).

Base para Submarinos.

Sastrería Naval.

Talleres de Optica y Control de Tiro.

OBRAS PARTICULARES.

ARQUITECTOS: BARZOLA y FERREYRA:

Casa de Renta.

ARQUITECTO: NICOLAS DELLEPIANE:

Obra Estación Barrancas.

Obra Rufino de Elizalde — Barrio Parque.

ARQUITECTOS: DE LORENZI, OTAOLA y ROCCA.

Boceto para el Monumento al General Don José de San Martín en la Ciudad de Quilmes (Maqueta).

Acto seguido la Comisión Asesora, entra a considerar los trabajos presentados por las Reparticiones Oficiales, excusándose el miembro Arquitecto Don Roberto J. Leiva, de actuar en esta Sección, por colaborar en una de las Instituciones concurrentes.

Corresponde señalar que las disposiciones establecidas en el Reglamento de presentación de trabajos al limitar por falta de espacio a tres el número de ellos, le ha restado en parte, la importancia que lógicamente debiera tener esta Sección.

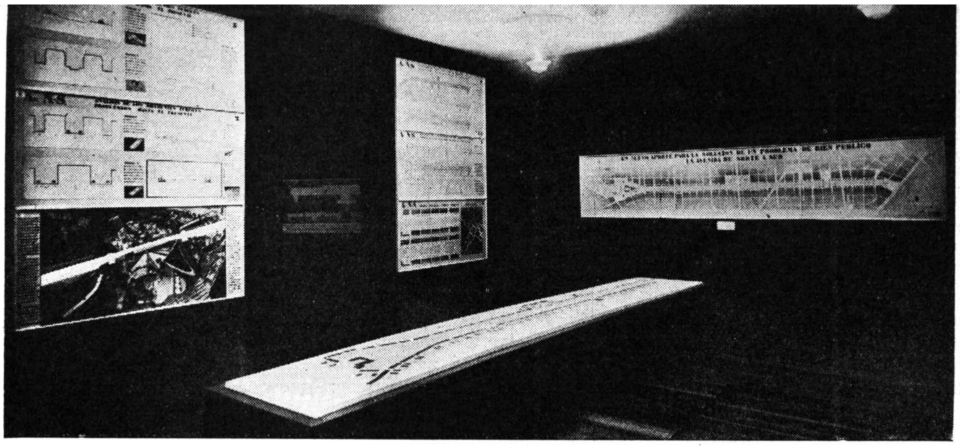
Analizando el conjunto presentado por las mencionadas Reparticiones Oficiales, la Comisión Asesora estima conveniente recomendar se declaren desiertos los premios establecidos.

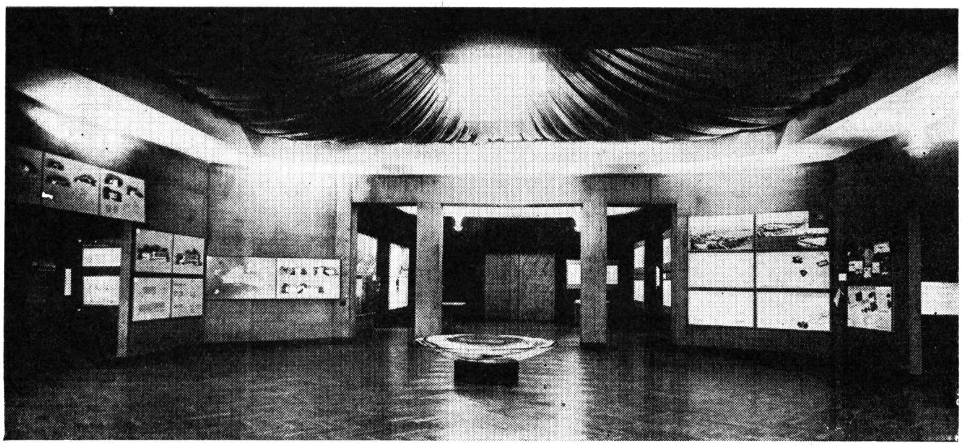
Sin embargo, debe destacar la colaboración que han prestado, con ponderable presentación, la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales Regionales y la Oficina de Arquitectura del Banco de la Nación Argentina.

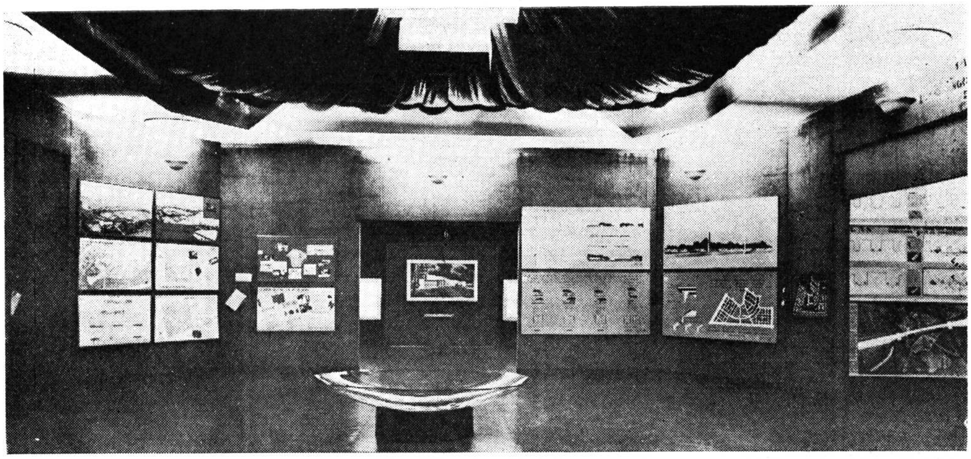
Con referencia a la Sección correspondiente a «Obras Privadas» la Comisión Asesora recomienda, igualmente, declarar desiertos los premios establecidos.

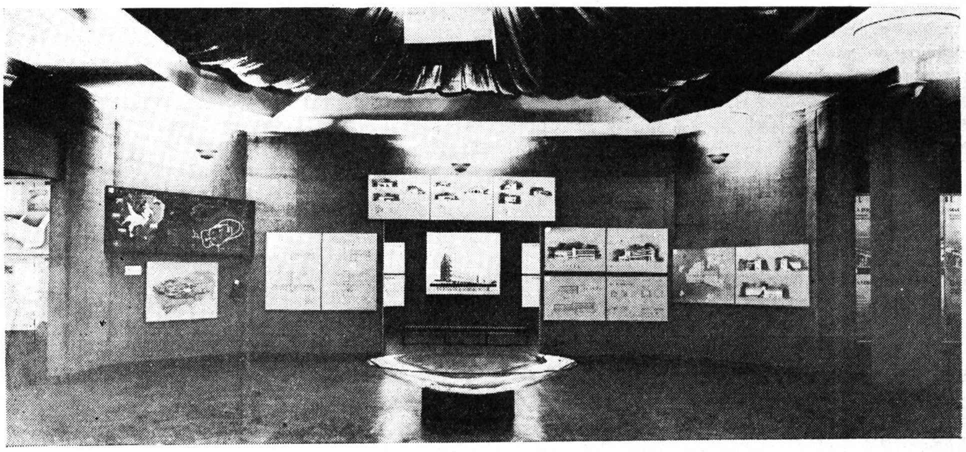
LA ADJUDICACION DE LOS PREMIOS

Posteriormente la Comisión Nacional de Cultura confirmó los premios aconsejados por la Comisión Asesora, resolviendo además, al margen del fallo, recompensar con menciones honoríficas a la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales Regionales, al Ministerio de Marina (Dirección General del Material, División de Ingeniería) y al Banco de la Nación Argentina (Oficina de Arquitectura).









DISTINTAS VISTAS DEL SALON EXPOSICION

La mayoría de las presentaciones se caracterizó por la sobriedad y claridad de exposición de los temas desarrollados: método el más indicado para acercar los problemas de índole arquitectónica a la comprensión del Hombre de la Calle y despertar su interés por ellos.

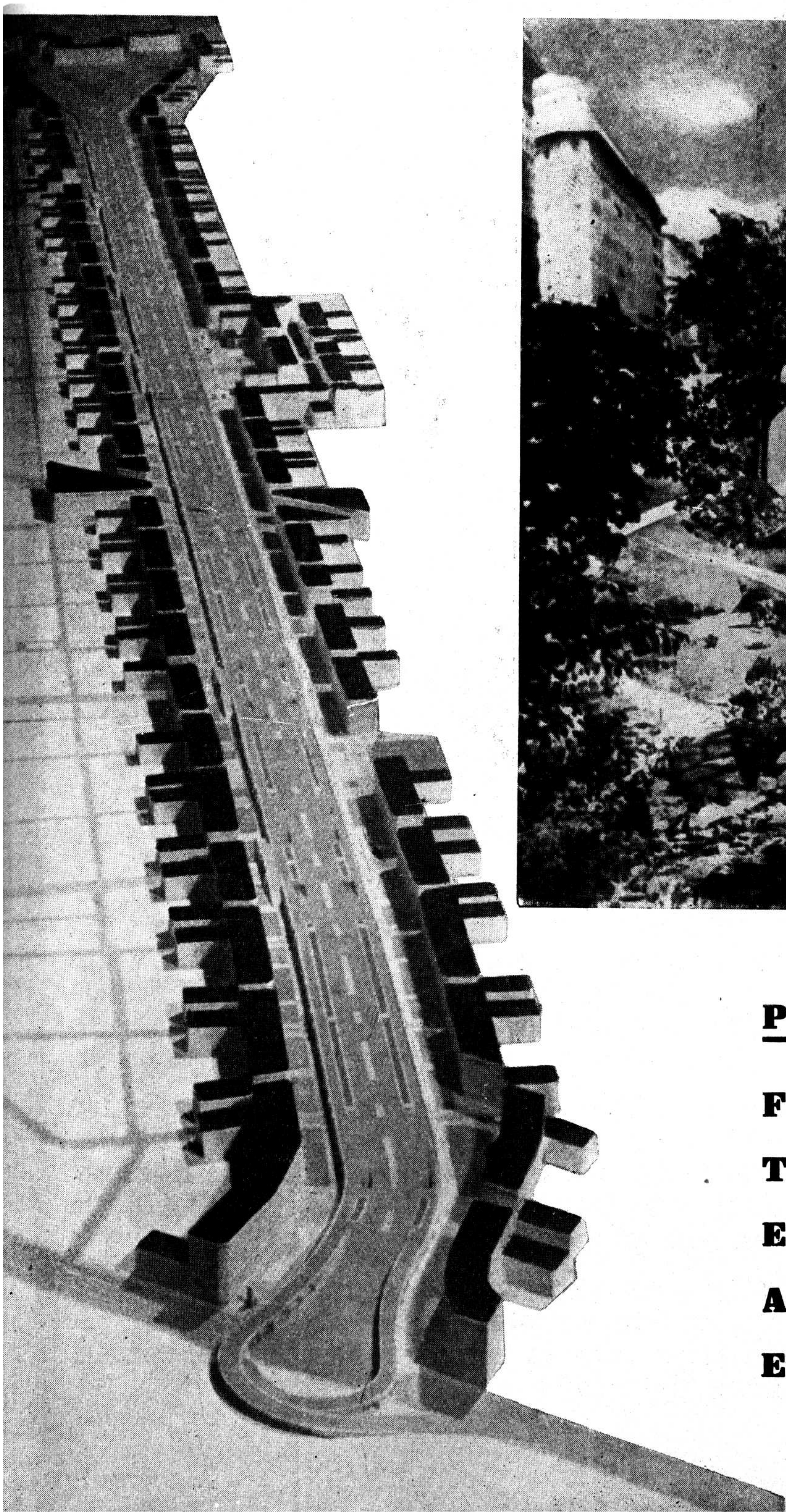
Vº SALON NACIONAL DE ARQUITECTURA

AUSPICIADO POR LA COMISION NACIONAL DE CULTURA

GRAN PREMIO DE HONOR Y DIPLOMA DE HONOR

Arquitectos: JORGE P. CAZENAVE, LUIS E. BIANCHETTI y JORGE J. de MATTOS

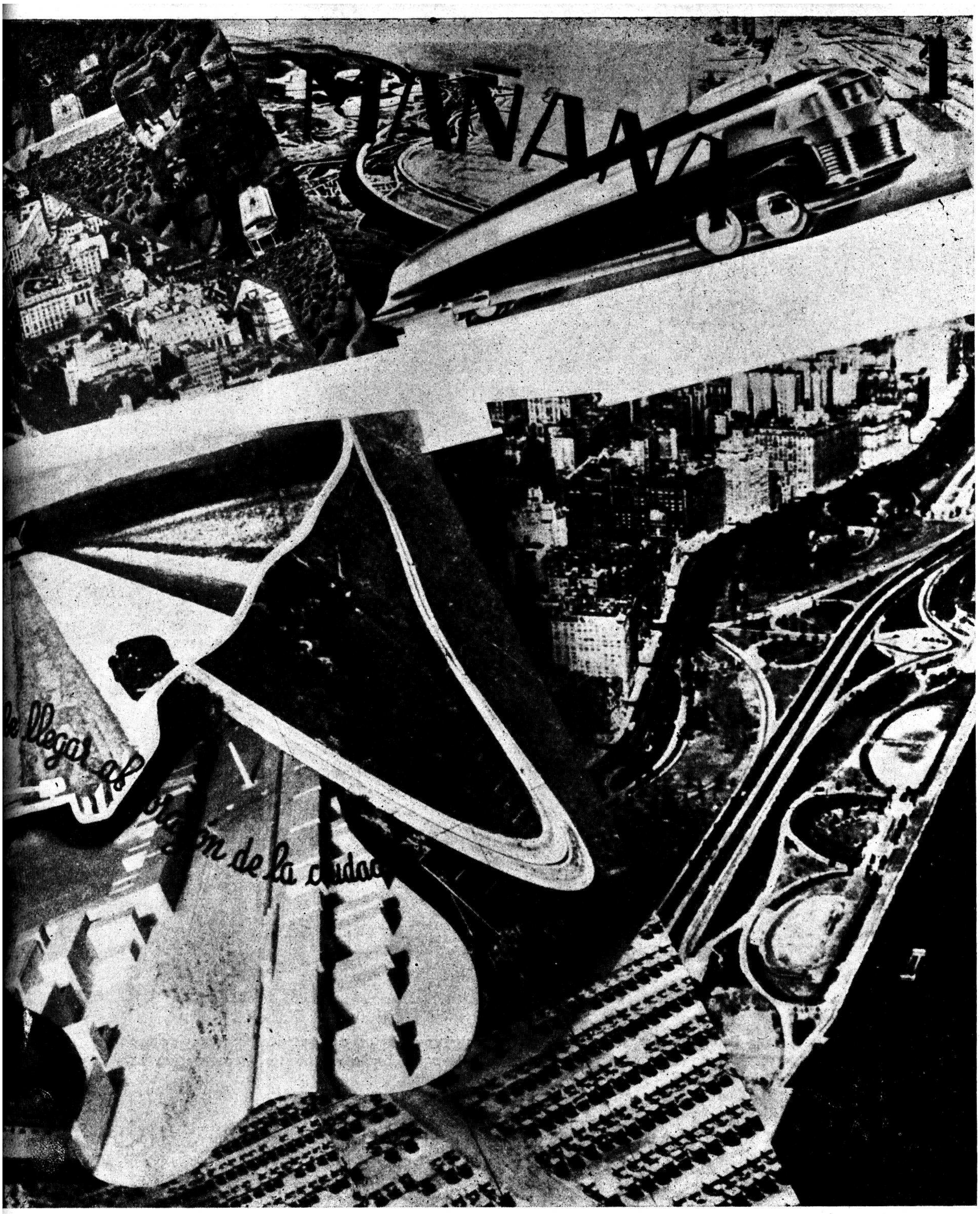
ESTUDIO SOBRE LA AVENIDA 9 DE JULIO





PROGRAMA CONTEMPLADO

- FINANCIACION
- TRANSITO
- ESPACIOS VERDES
- ANCHO TOTAL
- ESTACIONAMIENTO



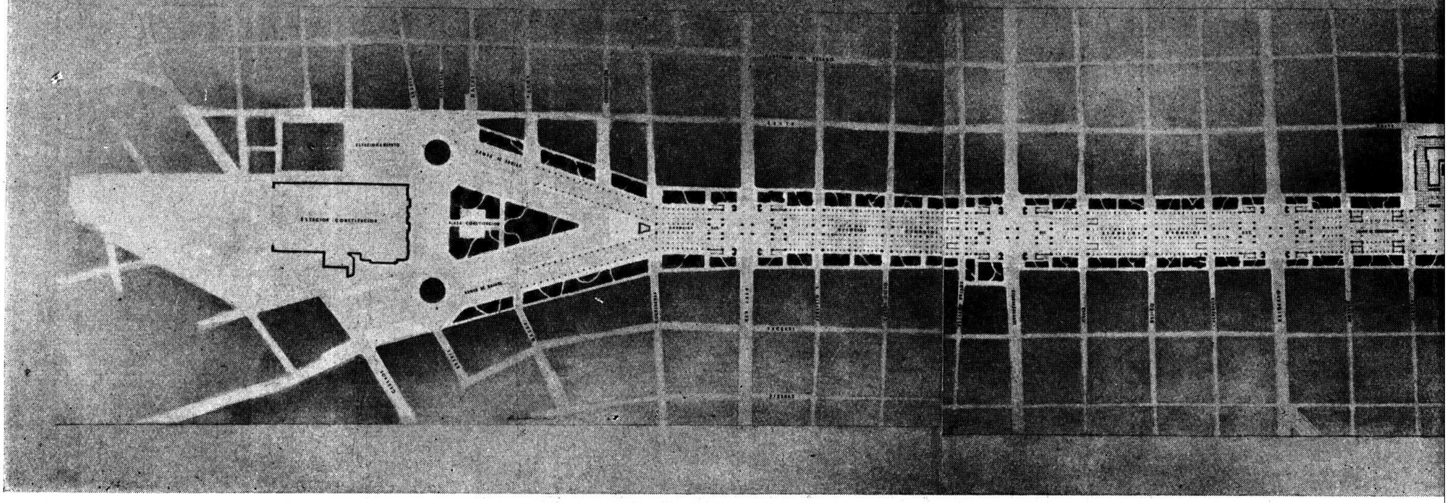
El correr de los años, y la humanidad que avanza, plantean de contínuo nuevos problemas. De ahí que toda obra pública deba ser realizada, con los ojos puestos en el porvenir y no con la urgencia que siempre nos acompaña.

La Av. de Norte a Sur, constituye para nosotros el eje vital que ha de atravesar el corazón de nuestra ciudad, cambiando su fisonomía y dándole su carácter.

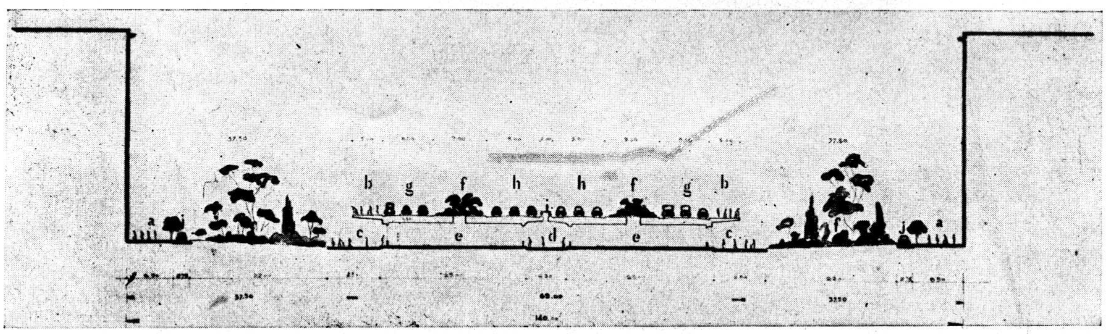
Los problemas del tránsito se acumulan en la misma, sin solución; la edificación, sin orden, invade los cielos y cierra las calles; los espacios verdes se pierden en los baldíos, ahogados entre las casas o entre masas de ladrillos.

A solucionar en parte dichos problemas, tiende el presente proyecto; véanse en él: deseo de obra útil y anhelo de bien cumplido.

UN NUEVO APORTE PARA LA SOLUCIO LA AVENIDA D



PLANTA GENERAL A NIVEL NORMAL. Puede apreciarse en planta baja la ubicación de los negocios, salones para exposiciones, centros culturales, confiterías, etc. Las dos manzanas laterales, en los cruces con Avenidas transversales, destinadas a estacionamiento de vehículos y rampas de acceso. Las fajas laterales para jardines, terrazas y ramblas de paseo.



Galerías laterales alternando en las distintas cuadras, darían un aspecto variado al conjunto total. Las veredas de paseo sobre el nivel superior y el aprovechamiento de los niveles de desagüe hacia el interior, favorecerían la libre visual sobre el ancho total de la avenida.

MEMORIA DESCRIPTIVA

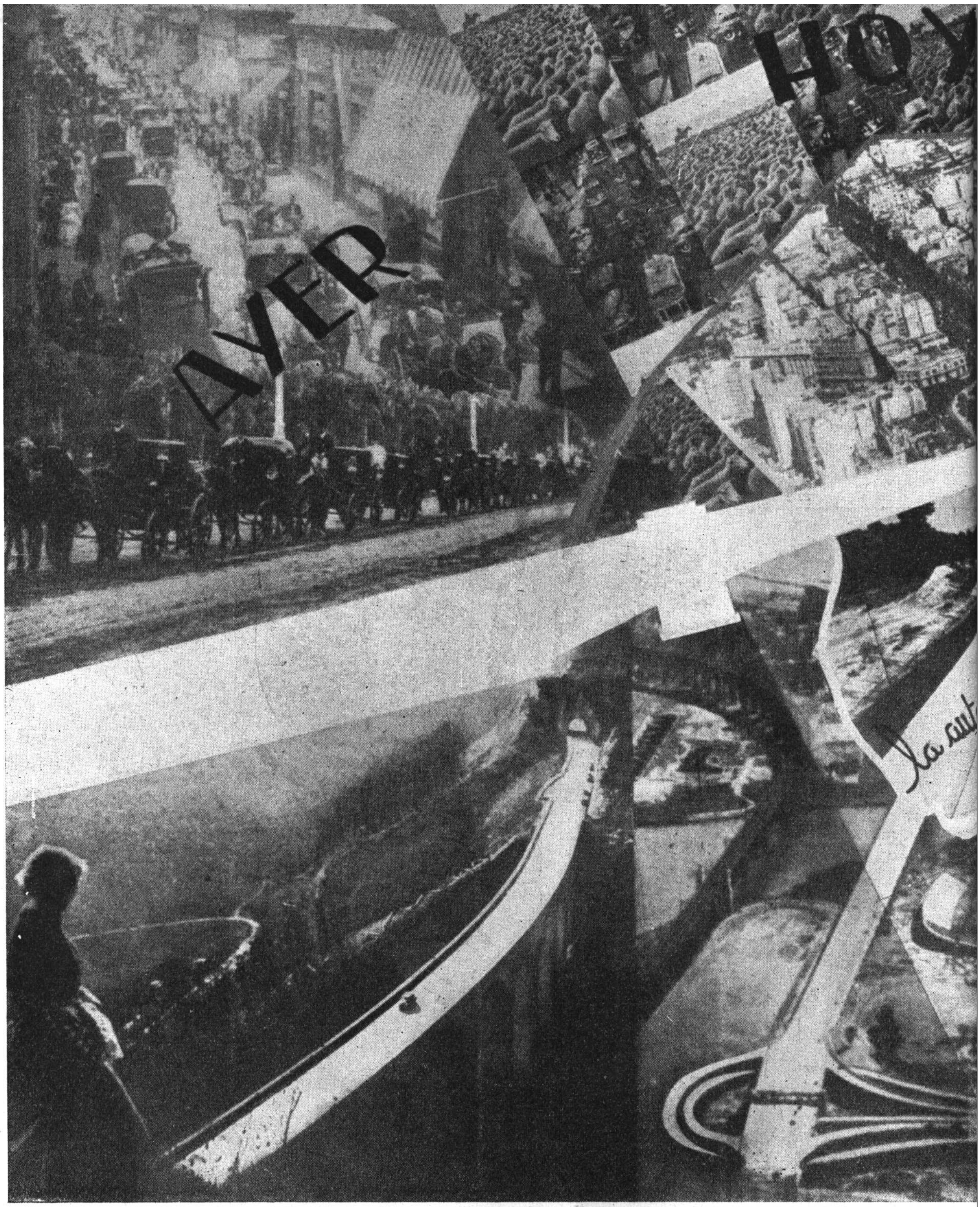
El presente estudio ha sido realizado basándose en la necesidad apremiante de hallar una solución que resuelva el problema planteado por una avenida que, ya expropiada en más de una tercera parte de su extensión total, no tiene aún solución financiera, ni funcional: la Avenida de Norte a Sur.

Se inicia la historia de la Avenida de Norte a Sur con la Ley 8855 sancionada por el Congreso de la Nación el 12 de Enero de 1912, por la cual se dispone la apertura de una avenida que partiendo del lado Sur de la zona céntrica, ha de atravesar el corazón de la misma, uniendo las zonas suburbanas del Sud con las zonas suburbanas del Norte.

Recién a partir del año 1930, comienzan a suscitarse los problemas urbanísticos que hacen ver la necesidad de adaptar el perfil propuesto para la avenida, a la realidad del presente, acondicionando su ancho a las exigencias del tránsito, y sus funciones a las de Avenida-jardín, por medio de espacios verdes, que contribuyesen a crear un verdadero pulmón en pleno centro de la ciudad.

Desde entonces se han dado a conocer una serie de proyectos tendientes a resolver los problemas planteados por la citada avenida.

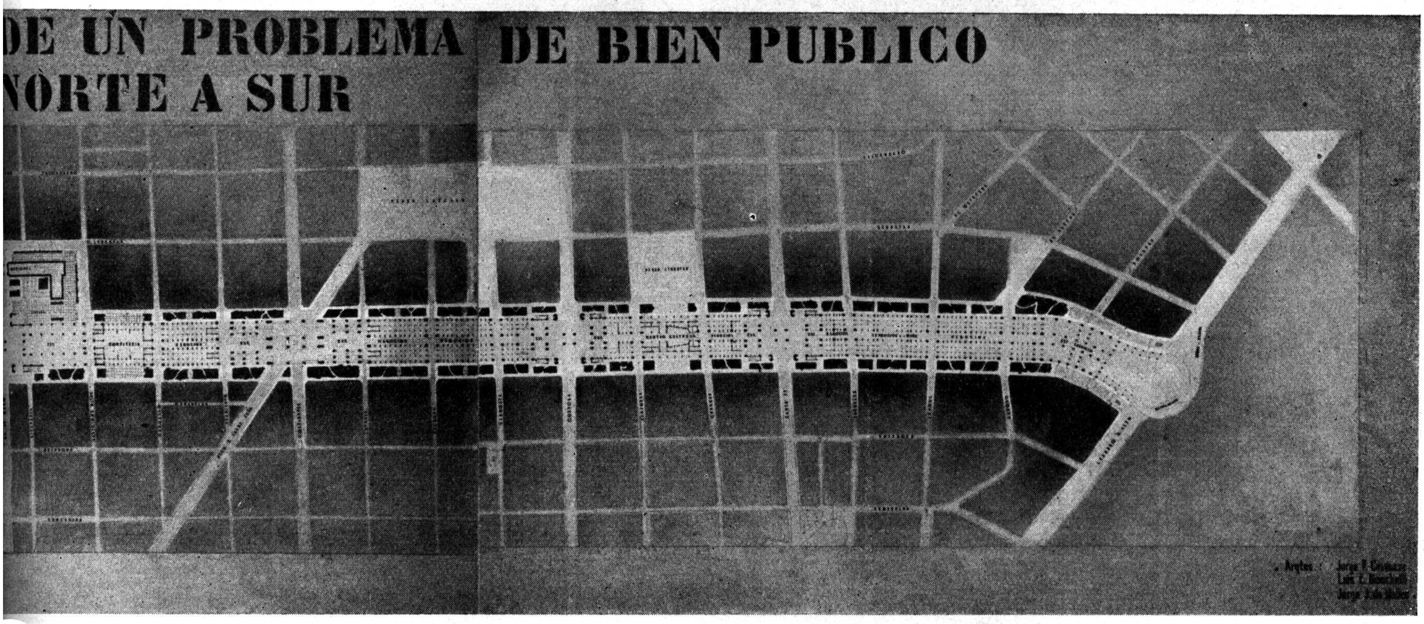
Con el propósito de contribuir con un nuevo aporte a solucionar el problema, es que se ha realizado el presente estudio, y, como labor previa, el análisis de los proyectos actualmen-



Llegado el año 1854 cuando el prefecto del Sena, Barón Haussmann, inicia la extraordinaria obra de transformación de París, cortando con sus avenidas inmundos pasajes, barrios infectos y centros donde no llega el azul, nadie ve más allá de sus días, ni contempla el futuro de la Ciudad Luz.

Y mientras en un período de 17 años se forjan entre escombros: la Rue Rivoli, la Av. del Bois de Boulogne, el Boulevard Sebastopol, la Av. de la Opera, la Av. de los Campos Elíseos, el Boulevard Saint Michel o el Boulevard Malesherbes; sus contemporáneos sólo ven en sus planes: avenidas en campos rasos o dineros públicos idos.

Hoy la realidad justifica su obra, y su visión ennoblece su trabajo, pues doble mérito tiene la labor realizada al presente, para bien de los hombres del mañana.



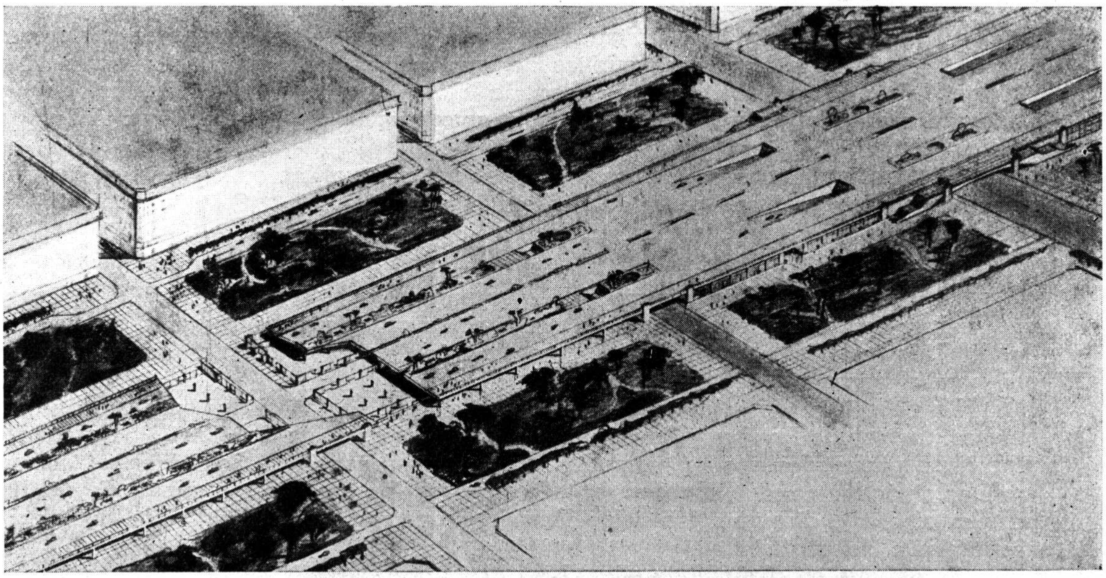
te conocidos, con el fin de establecer claramente, por comparación, cuales son los problemas que el nuevo estudio tiende a resolver; a saber:

a) **Solución del tránsito sin cruces en pleno centro de la ciudad.**
b) **Solución por medio de espacios verdes, contemplados desde el punto de vista sanitario y estético.**
c) **Solución de unión entre los pueblos suburbanos del Norte y del Sud.**
d) **Solución financiera, con rendimiento futuro, e ingresos destinados a obras de urbanismo.**
e) **Estacionamiento.**

A) TRANSITO

Puede apreciarse que en ninguno de los proyectos anteriores se ha conseguido la eliminación total de conflictos de tránsito, y, en algunos casos, el trazado propuesto, no modifica los actuales, sino por el contrario, los aumenta (véanse paneles 3 y 4).

(Se han numerado los proyectos analizados, para dejar establecido el carácter del estudio que se plantea: análisis constructivo y no crítica destructiva).



Vista aerea mostrando una sección de la avenida; negocios con galerías transversales y longitudinales; accesos de vehículos en un cruce típico con avenida transversal y jardines con ramblas de paseo; calzadas laterales auxiliares para uso exclusivo de las propiedades con frente a la Avenida.

B) ESPACIOS VERDES

Puede apreciarse que tanto el primer perfil propuesto (Ley 8855 del año 1912) como el último conocido (Solución Nº 5), carecen totalmente de espacios verdes, y tanto en estas soluciones como en la Nº 3 y en parte en la Solución Nº4, el aspecto monumental de la avenida, se pierde en verdaderas calles angostas, sin jardines y sin perspectiva (números 1, 5 y 3). **Las soluciones que plantean la reventa de lotes, anulan la condición básica: espacio libre y cielo abierto.**

Debe hacerse notar que, de llevarse a cabo la Solución Nº 1 (Ley de hace treinta años), Carlos Pellegrini se transformaría en una nueva calle Victoria; la Avenida 9 de Julio en una nueva Avenida de Mayo, y Cerrito en un duplicado de la calle Rivadavia. Piénsese por lo tanto, en el tiempo que tarda un vehículo en atravesar hoy día las tres arterias antes citadas y sáquese la conclusión correspondiente.

La Solución Nº 5 (última conocida) **presentaría el caso de dos avenidas de caudal de tránsito aproximado al de la actual Avenida Corrientes. Insuficientes en el futuro, las dos arterias dejan sin solucionar los conflictos producidos por sus dobles cruces en cada una de las esquinas.**

C) UNION ENTRE EL NORTE Y EL SUD

Puede establecerse como regla de tránsito, que no existe unión entre dos extremos, cuando innumerables paradas intermedias alargan el tiempo y cierran el trayecto.

Resuelto el problema en forma antieconómica (bajo nivel) en las soluciones Nos. 2 y 4, no se resuelve en la Nº 3, por su caudal de tránsito insuficiente. Las soluciones Nº 1-5 y solución actual (tramo ya realizado) no contemplan este problema.

D) SOLUCION FINANCIERA

El problema más grave que desgraciadamente prima para la ejecución de la Avenida 9 de Julio, es el problema financiero.

Dicho problema ha sido contemplado desde los orígenes de la Ley, bajo dos criterios. Uno, que tiende a conseguir el reintegro total de expropiaciones y costo, por medio de reventa de los lotes expropiados, con nuevo trazado y nuevos precios. El otro, por medio de impuestos al mayor valor, salva solo en mínima parte los gastos ocasionados, siendo difícil y poco justa en muchos casos su aplicación práctica.

En el primer caso, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires pierde los terrenos expropiados, siendo imposible cualquier obra de ampliación o cambio, que en el futuro fuera necesario realizar; anulando por otra parte, con edificación compacta, las ventajas que se desean conseguir al dotar a la ciudad de un verdadero desahogo para el tránsito y para el público.

En el segundo caso, el impuesto al mayor valor es de difícil apreciación si se impone antes de la terminación total de las obras, y cuando aún no han comenzado a sentirse los beneficios de un embellecimiento futuro.

Desechando dichos criterios financieros, es que se ha contemplado la posibilidad de dotar a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, de una fuente de recursos que permita no sólo financiar una obra pública de la magnitud de la que se plantea, sino que también en el futuro, constituya (una vez pagada la Avenida en su totalidad) un **fondo público, destinado exclusivamente a la realización y amortización de nuevas obras de urbanismo y estética edilicia.**

Tales son, (aclarados por apreciación comparativa) los conceptos que han guiado el presente estudio; pasemos pués, al análisis del mismo.

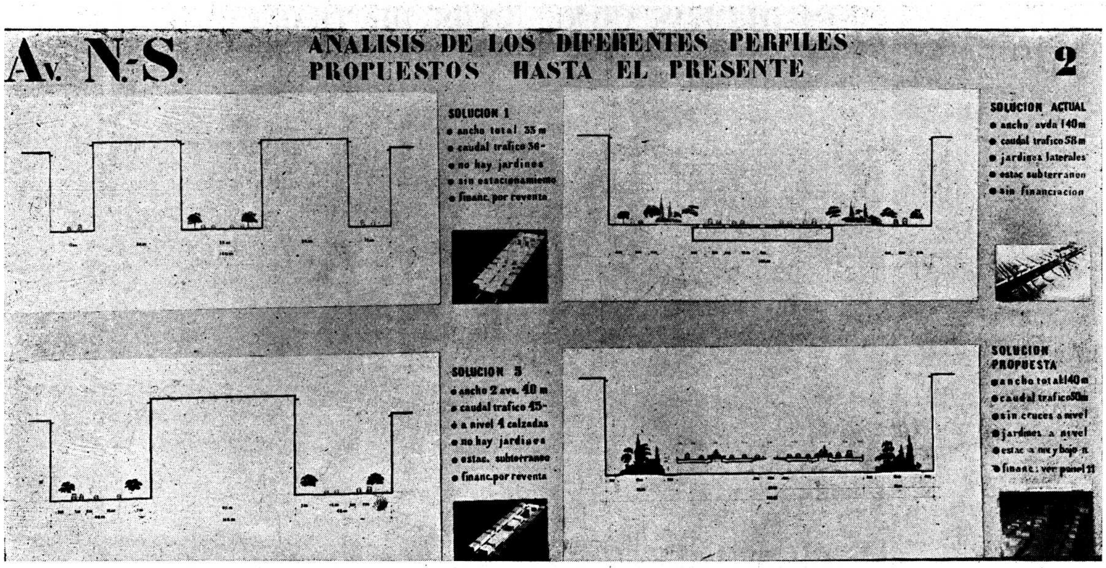
ANALISIS DEL PROYECTO

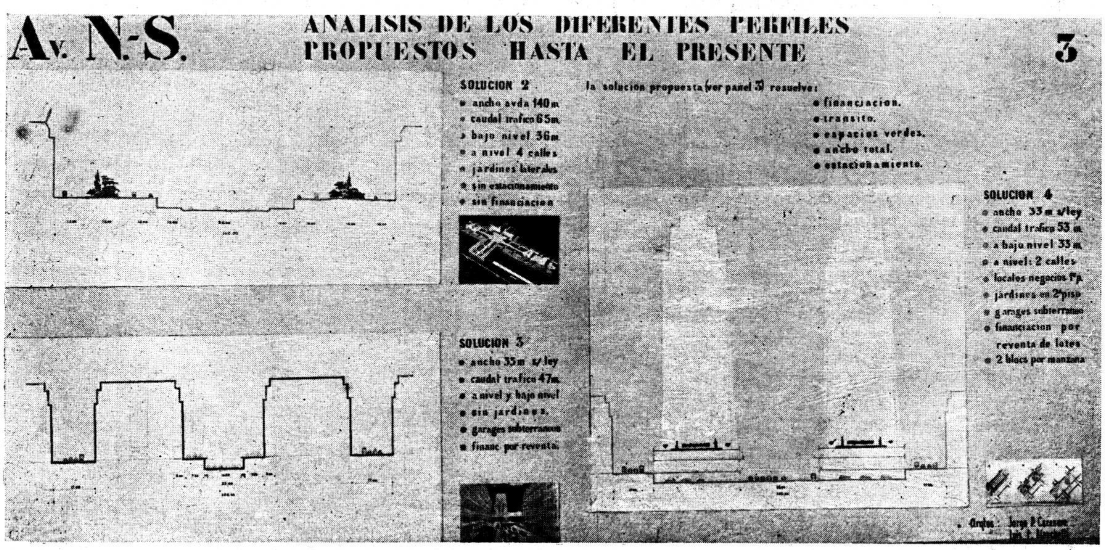
En primer lugar, en el panel Nº 1, se precisa en síntesis gráfica, el lema principal que guía y domina a la solución presentada: "La autovía debe llegar al corazón de la ciudad". Dicho principio ha sido resuelto ya en forma práctica en todas las ciudades que viven para el porvenir.

La necesidad de adaptar las carreteras a la velocidad de los vehículos, ha llevado a muchos pueblos de Europa y América a crear verdaderas vías de tránsito para solucionar los problemas planteados por sus comunicaciones interurbanas. Dichas arterias, que unen las grandes ciudades entre sí, **carecen en toda su extensión de cruces o puntos de conflictos,** que podrían afectar o disminuir las velocidades requeridas por la economía del tiempo y el aprovechamiento del material.

Es así que en algunas de ellas, New York, por ejemplo, se ha tratado ya, de que los beneficios de la autovía se extiendan hasta el pleno centro de la ciudad, evitándose así, los cruces y las dificultades inherentes, propias de toda aglomeración urbana.

Queda asentado pués, como principio base :





COMPARACION ANALITICA DE P-S PERFILES PROPUESTOS HASTA EL PRESENTE

"LA AUTOVIA DEBE LLEGAR AL CORAZON DE LA CIUDAD"

Este propósito, se conseguiría por una avenida al alto nivel, con repartición adecuada del tránsito de vehículos en dos corrientes centrales de tránsito rápido y dos laterales de tránsito lento. La avenida tendría accesos cada cuatro cuadras, obteniéndose la separación de las diversas corrientes de vehículos, por medio de jardines y canteros de césped.

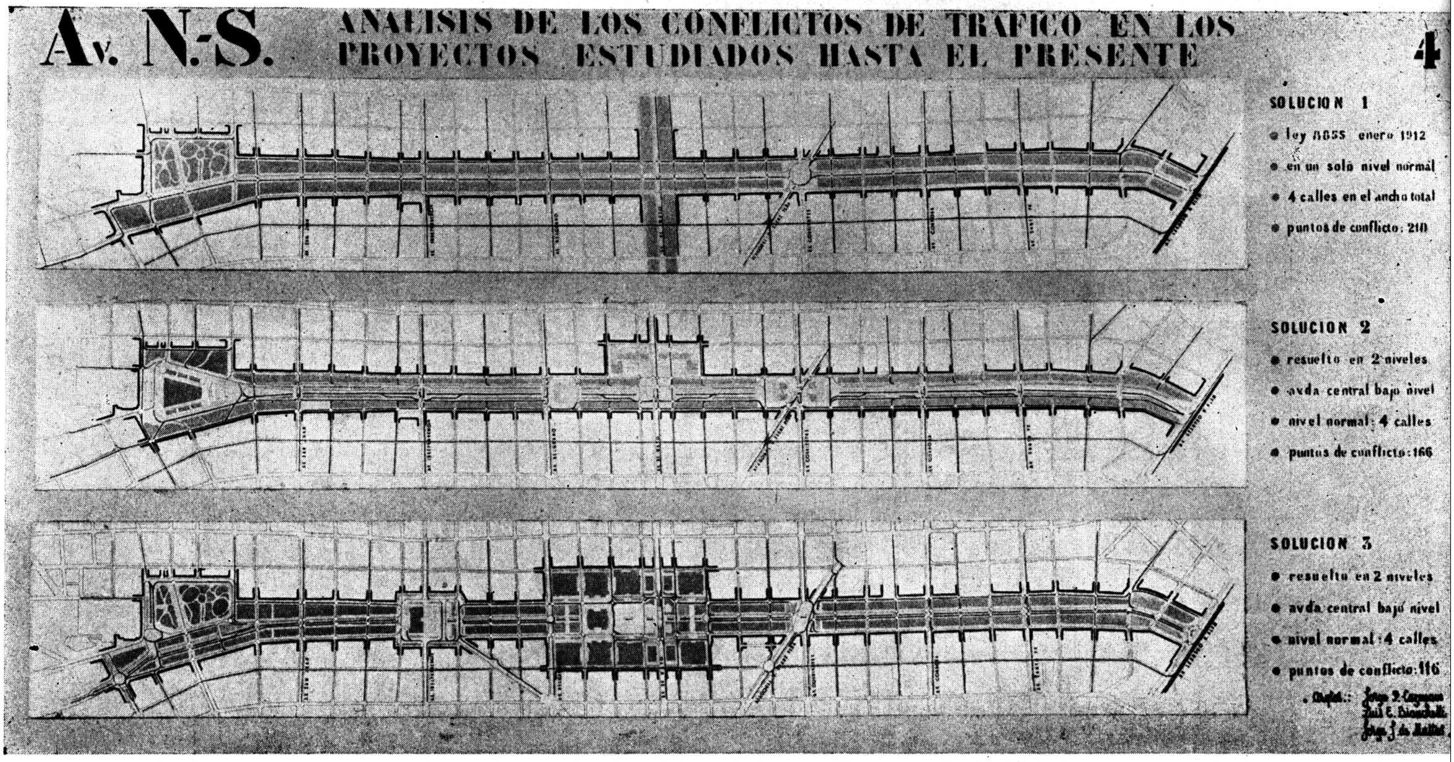
Se ha dado a la faja a alto nivel un ancho de ochenta metros, (de posible ajuste) previendo el caudal enorme de automotores que la avenida ha de encauzar en un futuro. Véase el gráfico del panel Nº 6,— Año 1910: 2.100 vehículos: Año 1943: 91.900 vehículos.

Las fajas a nivel normal, (30 metros por lado) serían destinadas a ramblas de paseo, en las cuales el peatón estaría alejado del torbellino del tránsito. Dichas fajas podrían constituir un motivo de embellecimiento para el centro de la ciudad, al formar en plena urbe un conjunto de amplios jardines que le darían belleza y color, con aprovechamiento de desniveles en forma de terrazas jardín.

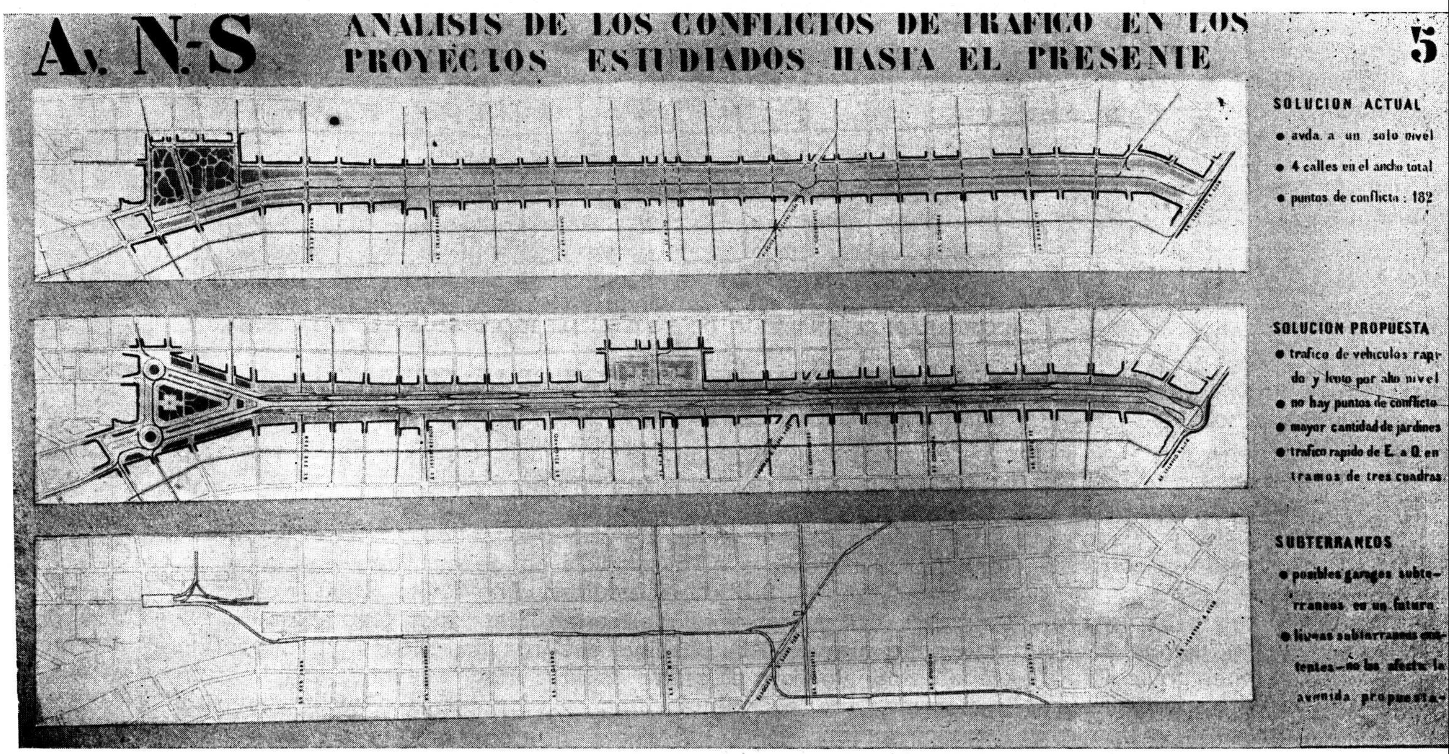
En la variante propuesta: 65 mts. de ancho, se busca aumentar la capacidad de las veredas de paseo a alto nivel, con el objeto de permitir un alejamiento mayor de los vehículos hacia el interior de la faja, y un máximo aprovechamiento de jardines (41.75 mts.).

Los niveles para desagües (nivel normal), se solucionarán hacia el interior para conseguir así, una visual más amplia desde los costados laterales.

Bajo la faja correspondiente a la autovía, se extenderían una serie de locales con amplias vidrieras. Dichas vidrieras darían a las ramblas y a galerías cubiertas, formándose así verdaderos centros comerciales de características adecuadas a cada una de las zonas que la avenida atraviesa.



Indicados con un punto blanco, se presentan los conflictos que se producen en los distintos proyectos, por el cruce de dos o más corrientes de tránsito.

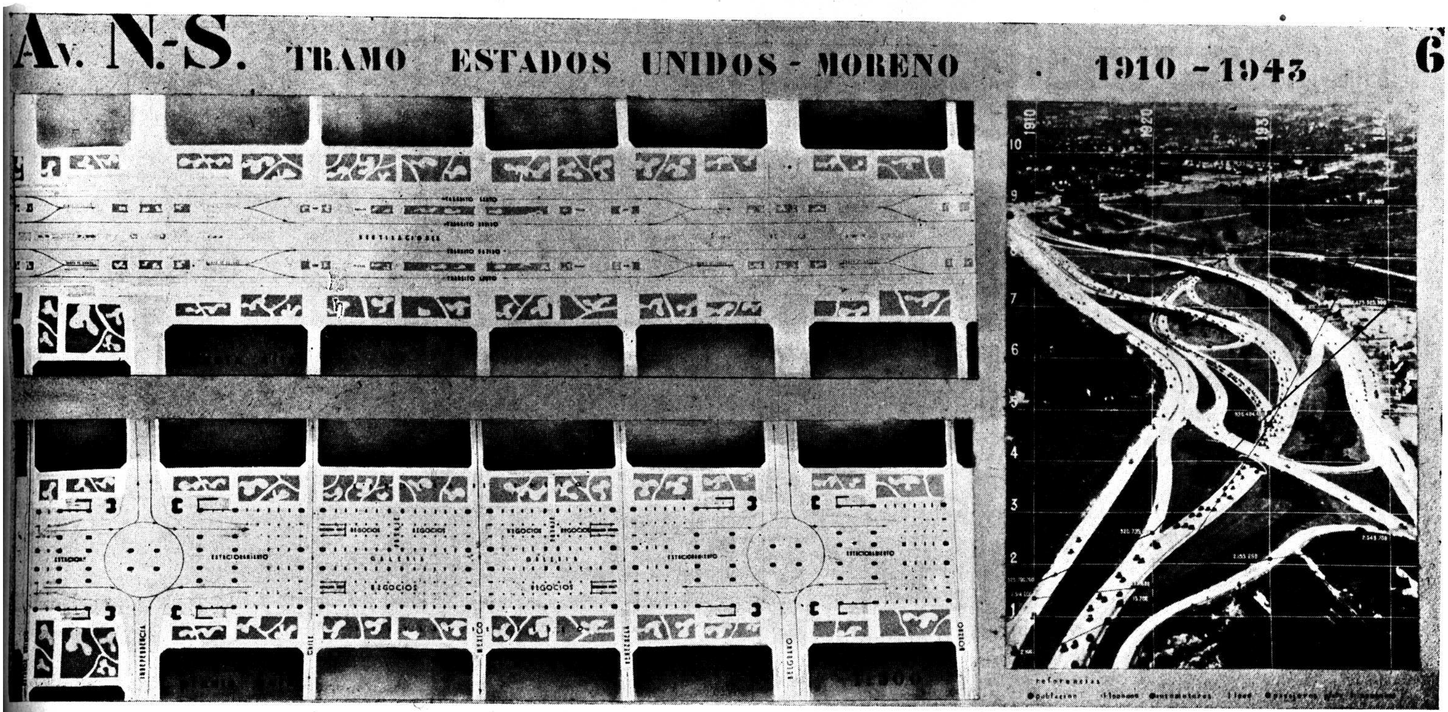


Mientras que en los casos anteriores se producen: 210, 166, 116 y 182 puntos de conflicto, en el proyecto presentado se anulan los mismos en su totalidad, descongestionándose además, las calles transversales, que tendrían así, tramos de tres cuadras sin cruces de ninguna clase.

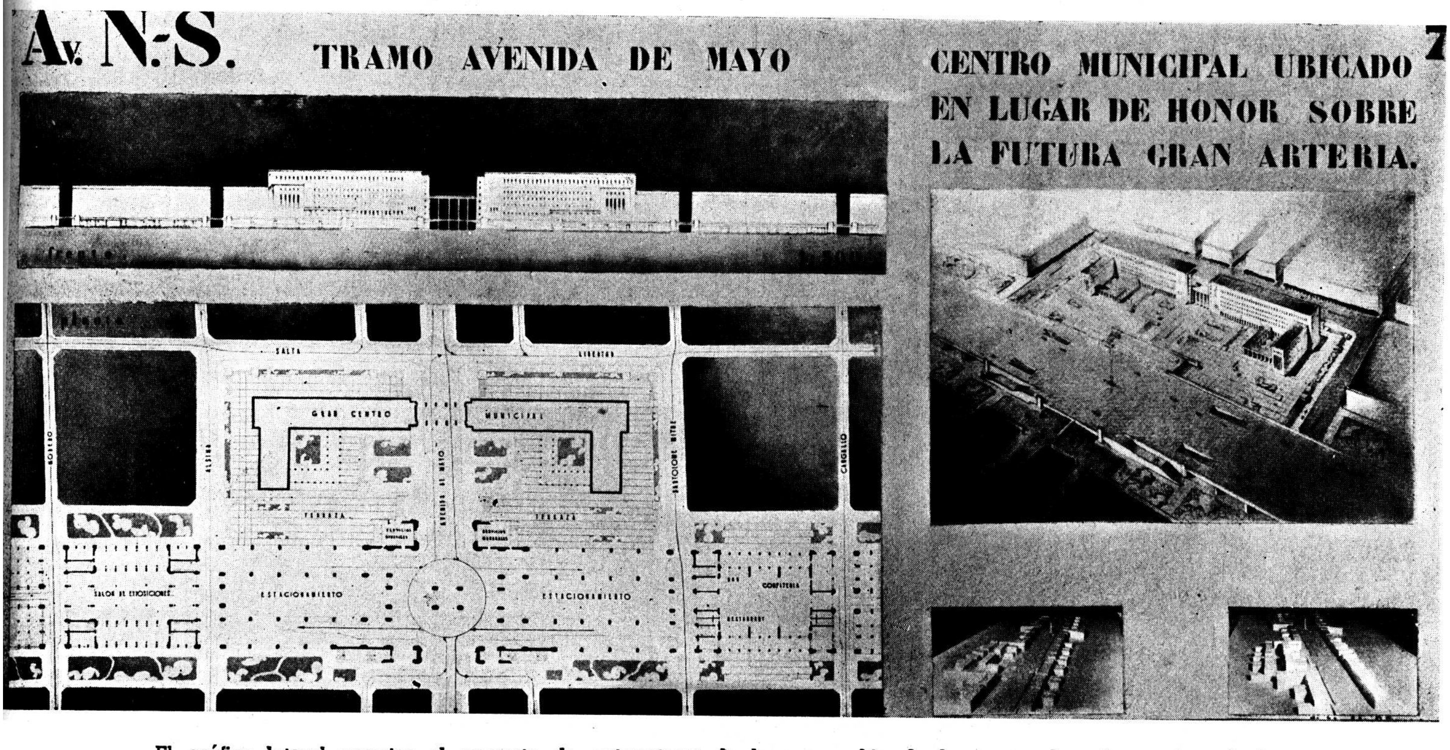
La ventilación de los negocios y de los pasajes correspondientes a las calles que corren de Este a Oeste, se efectuaría por las fajas de separación del tránsito a alto nivel: la central de seis metros y las dos laterales de nueve metros cada una.

Es de hacer notar que las **calles de Este a Oeste tendrían,** adoptándose la solución propuesta, **un tramo de tres cuadras sin interrupción de ninguna índole,** lo que favorecería la descongestión total del tránsito en la zona céntrica.

Alternadamente con los negocios, se ubicarían salones de exposición, centros cultu-



Tramo entre dos avenidas. En planta baja: circulación de vehículos sobre circuito cerrado; rampas de subida y bajada de vehículos sobre las mismas y accesos de peatones al tránsito lento cada dos cuadras.



El gráfico lateral muestra el aumento de automotores, desde que se hizo la ley que ordena la apertura de la Avenida hasta el presente: de 2.100 a 91.900.

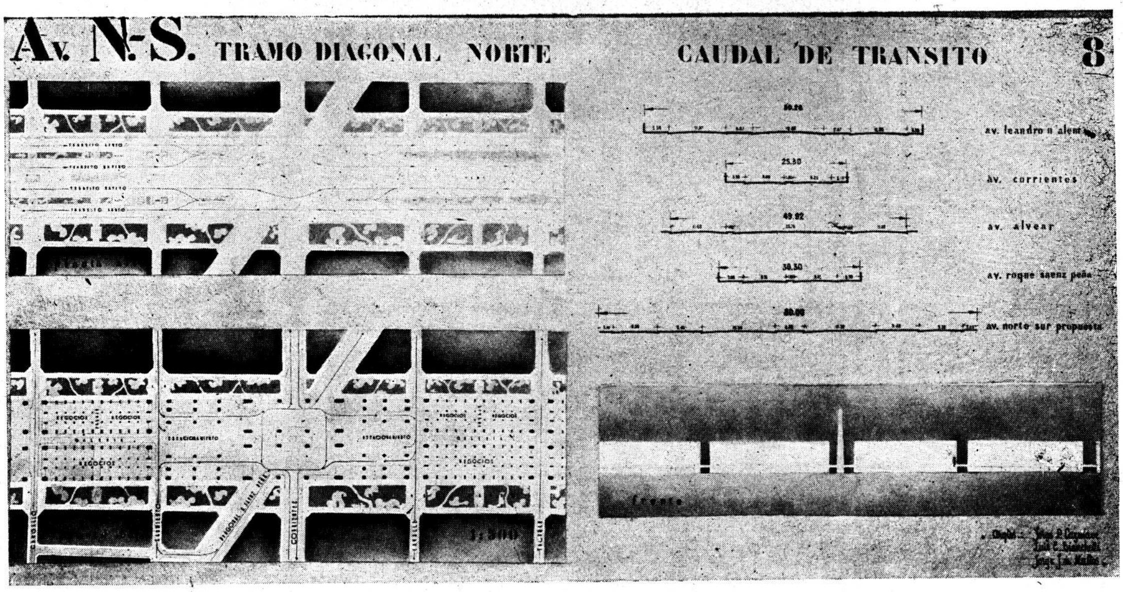
rales, confiterías, etc., que adecuadamente distribuídas en la superficie total, crearían un motivo de distracción, cultura y paseo.

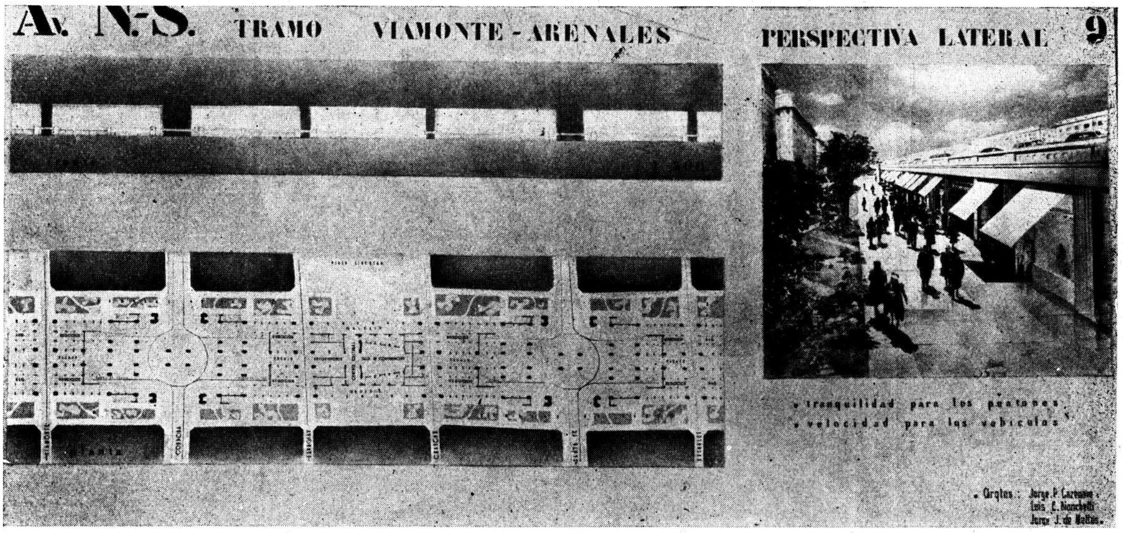
Sobre las avenidas de Este a Oeste y a ambos lados de las mismas, se ubicarían **espacios para estacionamiento,** pudiéndose agregar con el tiempo, a medida que las necesidades lo requiriesen, nuevos estacionamientos subterráneos en esos mismos lugares.

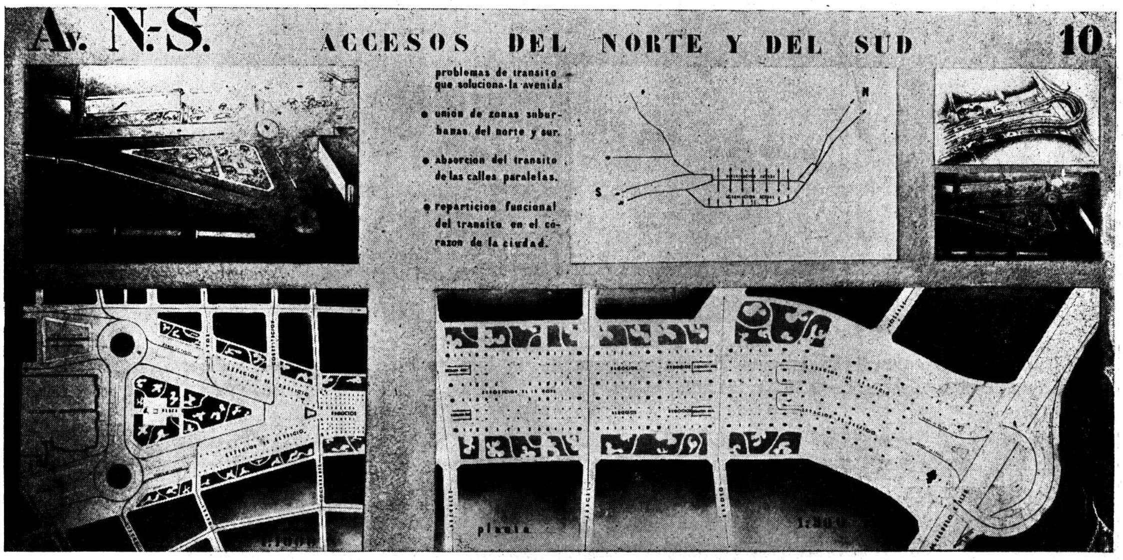
Los actuales subterráneos, las cañerías de luz, teléfonos, instalaciones de obras sanitarias, etc., no afectarían en forma alguna, la solución estudiada.

Calzadas laterales **de servicio,** se ubicarían para uso exclusivo de las propiedades con frentes a la Avenida.

Tal es en síntesis el proyecto propuesto.







Estudio de diversos tramos; perfiles comparativos de varias avenidas actuales; perspectiva desde una faja lateral a nivel normal y accesos desde el norte y el sur. En ambas entradas principales, se ubicarían garages y estaciones de servicio.

Además, considerando que corresponde romper la uniformidad de la avenida, con la creación de una amplia perspectiva lateral en su parte media, se presenta una variante para ubicación del futuro edificio de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en lugar de honor y emplazamiento adecuado. En este caso, se ha mantenido el criterio sustentado por el proyecto Nº 2 en el año 1932.

Detalles de otra naturaleza pueden apreciarse en los planos que acompañan la presente memoria.

Para la financiación se han tomado con respecto a las expropiaciones, los valores correspondientes a los fijados por Contribución Territorial, con aumento total del 30 %, pues se entiende que la promulgación de una ley que estableciera la forma de llevarse a cabo las obras públicas de beneficio común, no podría fijar valores que excediesen bajo ningún concepto los así consignados.

La valuación rentística asignada a los locales, está muy por debajo de la renta producida en la actualidad, por los locales de los negocios existentes **en las manzanas cuya remodelación se proyecta.** Se han sacado los valores promedios en varias de ellas, de acuerdo a datos rentísticos de la Oficina de Valuaciones de la Dirección de Rentas de la Municipalidad. Se entiende que dichos valores irán, por lógica, en paulatino aumento en los futuros años, gracias a la obra urbanística que produciría un cambio radical en toda la zona.

De acuerdo a los cálculos presentados en planillas (Ver pág. siguiente) **la Avenida se paga íntegramente en un plazo de treinta y tres años,** pudiendo producir los locales de propiedad municipal, una renta permanente para realizar obras públicas y de bien común.

Por otra parte, **quedando el terreno correspondiente a la faja de 140 m., de propiedad municipal, sería posible en el futuro, hacer cualquier modificación a la avenida de acuerdo a las necesidades del porvenir,** sin tener que abonar la comuna la inmensa suma que involucraría la paulatina valorización del terreno, caso que se produciría si se vendiese hoy, parte de las superficies expropiadas, (ver paneles 2 y 3, soluciones 1, 3, 4 y 5.

No se ha tenido en cuenta el impuesto al mayor valor, pues se considera que el mismo debería ser aplicado recién a los treinta y tres años y durante un período prudencial, constituyendo así un nuevo aporte de quienes, beneficiados por una generación, se solidarizan con su obra y contribuyen para el bien de otra generación futura.

En el presente proyecto se ha contemplado la posibilidad de trasladar el edificio del Ministerio de Obras Públicas a lugar más adecuado, pues el mismo, por su exigua capacidad, no llena en la actualidad sus funciones, siendo su costo (cuatro miliones setecientos mil pesos) valor mínimo con relación al capital total (ciento setenta millones de pesos moneda nacional) que han de invertirse en una obra, que cambiará en un futuro, la fisonomía de nuestra gran Ciudad de Buenos Aires.

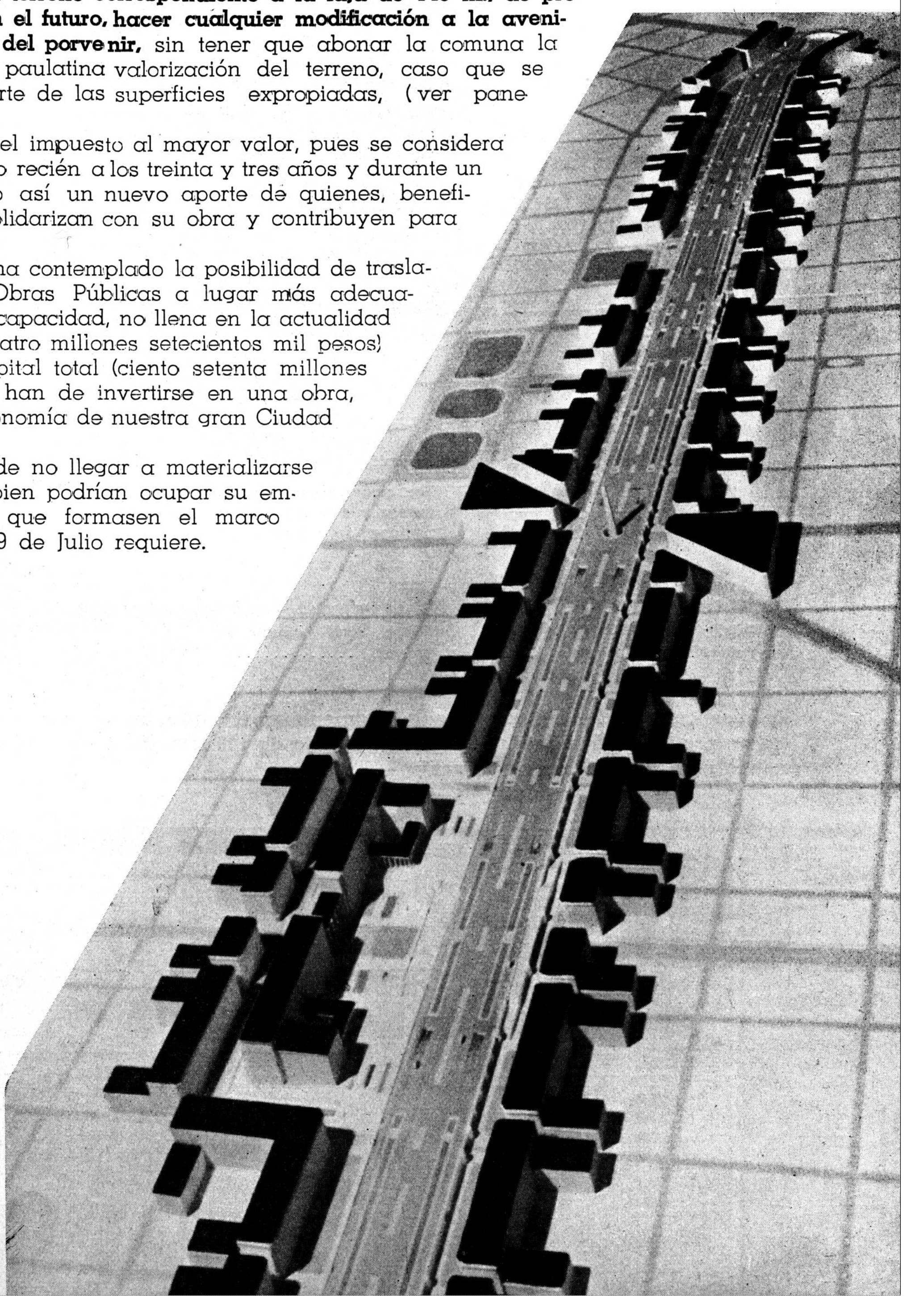
Por otra parte, y en caso de no llegar a materializarse el proyectado centro Municipal, bien podrían ocupar su emplazamiento, Ministerios Públicos que formasen el marco complementario que la Avenida 9 de Julio requiere.

Arqtos. Jorge P. Cazenave.

Luis E. Bianchetti.

Jorge J. de Mattos.

●



VISTA GENERAL DE LA AVENIDA Y CENTRO MUNICIPAL EN EL CRUCE CON Avda. DE MAYO

(Véase en la página siguiente el estudio total de financiación)

F I N A N C I A C I O N

En la ejecución de una obra pública de urbanismo se encaran tres problemas de importancia capital para su realización práctica.

a) EXPROPIACION.
b) ESTUDIO DE COSTE.
c) FINANCIACION.

a) **EXPROPIACION.**

Cálculo estimativo del coste de las expropiaciones por manzana, en base, a una ley que establezca normas difinitivas.

Manzana	1	$ 5.922.800.—
»	2	» 5.102.500.—
»	3	» 3.163.500.—
»	4	» 2.585.050.—
»	5	» 681.850.—
»	6	» 3.038.100.—
»	7	» 3.136.900.—
»	8	» 2.791.100.—
»	9	» 3.335.150.—
»	10	» 949.000.—
»	11	» 3.184.740.—
»	12	» 3.870.100.—
»	13	» 1.478.100.—
»	14	» 2.262.650.—
»	26	» 6.340.100.—
»	27	» 5.331.300.—
»	28	» 4.880.850.—
»	29	» 5.255.900.—
»	30	» 7.044.700.—
»	31	» 3.665.350.—
»	32	» 7.191.600.—
»	33	» 6.501.300.—
»	34	» 4.900.350.—
»	35	» 2.274.350.—
»	36	» 3.974.750.—
		$ 98.862.090.—

Total de expropiaciones: **noventa y ocho millones ochocientos sesenta y dos mil noventa pesos moneda nacional de curso legal.**

b) **ESTUDIO DE COSTE.**

Superficie cubierta a construir considerando la zona comprendida bajo la calzada a alto nivel, total de 80 mts. (sin descontar los espacios libres centrales y laterales de iluminación).

Son...... 321.700 mts.

Valor unitario promedio de construcción incluyendo estructuras, rellenos, pavimentos, veredas, instalaciones, etc. pesos 220.— p/mt^2. cubierto.

1) Valor total de ejecución.
321.700 mts^2. x 220.00. $ 70.774.000.—

2) Ejecución de pavimentos en las calles a nivel y rectificación de las existentes, global. » 1.000.000.—

3) Arreglo de jardines .. » 500.000.—

Costo total de ejecución $ 72.274.000.—

Son setenta y dos millones, doscientos setenta y cuatro mil pesos moneda nacional de curso legal.

c) **FINANCIACION.**

Emisión de un empréstito encarando la ejecución total o parcial de la obra, amortizable en 33 años, en base a un rédito del 5 % (interés 4 %, amortización 1 %).

Costo de expropiaciones.	$ 98.862.090.—
» construcción ..	» 72.274.000.—
Total	$ 171.136.090.—
Valor demoliciones global	» 8.000.000.—
Inversión total	$ 163.136.090.—

Son ciento sesenta y tres millones ciento treinta y seis mil noventa pesos moneda nacional de c/legal.

Interés y amortización anual:

163.136.090.— x 5 % $ 8.156.804.50

Renta total anual s/ cálculo .... $ 8.237.110.—

1º—**ANTECEDENTES.**—Cálculo de renta para la fijación de los valores base. Se han considerado precios promedios por unidad de superficie, de los alquileres que se pagan actualmente en la franja a expropiarse.

Ejemplo: ver croquis.

Manzana 20: Rivadavia, Cerrito, C. Pellegrini y Bmé. Mitre.

valor máximo	p/m^2	$	34.—
» promedio	» »	»	14.60
» mínimo	» »	»	3.—

IIº—Resúmen de renta por manzana.

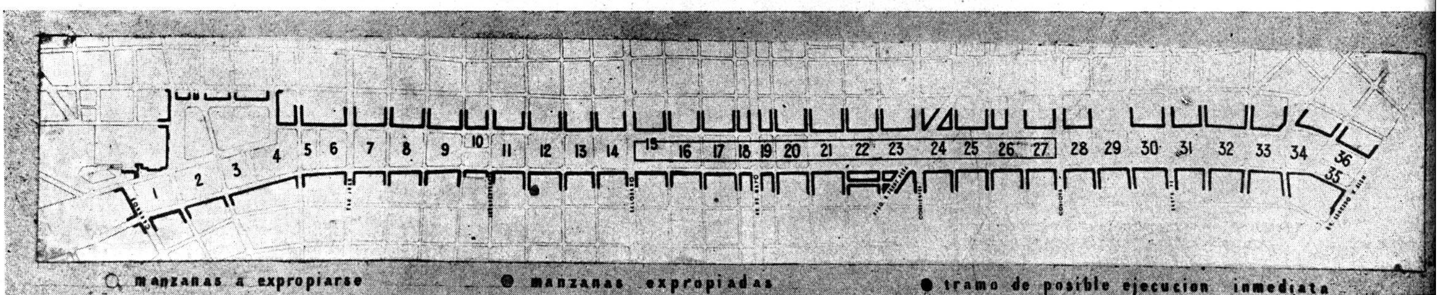
Manzana	5 y 6	15.000 m^2	a $	2.—	$	30.000.—
»	7	1.746 »	» »	8.—	»	13.968.—
»	8	5.130 »	» »	5.—	»	25.650.—
»	9	5.256 »	» »	5.—	»	26.280.—
»	10	720 »	» »	5.—	»	3.600.—
»	11	1.620 »	» »	8.—	»	12.960.—
»	12	4.968 »	» »	8.—	»	39.744.—
»	13	4.032 »	» »	8.—	»	32.256.—
»	14	1.620 »	» »	10.—	»	16.201.—
»	15	1.944 »	» »	12.—	»	23.328.—
»	16	global			»	20.000.—
»	17, 18,19 y 20	—		—		—
»	21	**global**			»	15.000.—
»	22	4.716 »	» »	25.—	»	117.900.—
»	23,24	4.200 »	» »	2.—	»	8.400.—
»	25	4.824 »	» »	15.—	»	72.360.—
»	26	5.022 »	» »	15.—	»	75.330.—
»	27	1.858 »	» »	15.—	»	27.870.—
»	28	1.471 »	» »	15.—	»	22.065.—
»	29	global			»	8.000.—
»	30	3.247 »	» »	18.—	»	58.446.—
»	31	1.349 »	» »	15.—	»	20.235.—
»	32	6.528 »	» »	12.—	»	78.336.—
»	33	4.983 »	» »	10.—	»	49.830.—
»	34, 35, 36	1.944 »	» »	8.—	»	15.552.—
		10.400 »	» »	1.—	»	10.400.—
					$	823.711.—

Renta anual neta, con exención de los impuestos durante el período de amortización, reservando dos meses de alquileres para gastos de mantenimiento y administración:

$ 823.711. x 10 meses = $ 8.237.110.—

Son ocho millones doscientos treinta y siete mil ciento diez pesos m/nacional de c/legal.

En consecuencia: La avenida queda totalmente amortizada, en un plazo de treinta y tres años, consiguiéndose uno de los propósitos fundamentales: conservar la faja de 140 mts. de ancho de propiedad de la Comuna, para cualquier nuevo plan que depare el porvenir.



corolario:

POR LOS CAMINOS DEL MUNDO

Automóvil volante

En la postguerra los transportes dependerán en gran parte, según opina W. B. Stout, del "aerocar", o automóvil volante particular, del aeroplano capaz de rodar por carretera, para vuelos combinados con cortos viajes terrestres, y del "helicab", un nuevo tipo de helicóptero. Stout, un famoso ingeniero y proyectista, es actualmente jefe de una oficina de investigaciones técnicas muy importante. Cree que el público está dispuesto a adquirir tales máquinas, y asegura que la industria está lista para proveerlas.

El "aerocar", es un modelo familiar para tres pasajeros, destinado a los vuelos de "week-end" o de vacaciones. Pesa 680 kilogramos —la mitad del peso de un automóvil liviano de antes de la guerra— y es, en primer lugar, un excelente coche y, además, un aeroplano capaz de desarrollar una velocidad de 112 kilómetros por hora en carretera, y de 160 kilómetros horarios en vuelo. Consume gasolina del tipo de la de preguerra. Su radio de acción es de 400 kilómetros. Para transformar al automóvil en avión, se abren las alas y la cola, se enganchan, y ya está.

El "avión carretero" es, en primer lugar, un buen aeroplano, y, luego, un buen automóvil. Liviano, pues pesa unos 360 kilogramos, puede recorrer una distancia de 640 kilómetros en una etapa y sirve como transporte de carga. Su velocidad es de 192 kilómetros por hora en el aire, pero apenas de 56 en tierra. Para transformarlo de avión en automóvil, se aterriza y se pliegan las alas.

Estos modelos se recomiendan para las zonas rurales en que la población no es muy densa. En las comarcas más congestionadas, se utilizará el "helicab", la cosa más parecida a un par de alas individuales que se haya creado hasta ahora para el hombre. Es un aparato proyectado para transportar a cinco personas como máximo. Pesa alrededor de 765 kilogramos.

Mr. Stout prevé que medio millón de helicópteros se emplearán para llevar pasajeros a Los Ángeles y a Nueva York por la mañana y conducirlos por la tarde de regreso a sus hogares suburbanos.

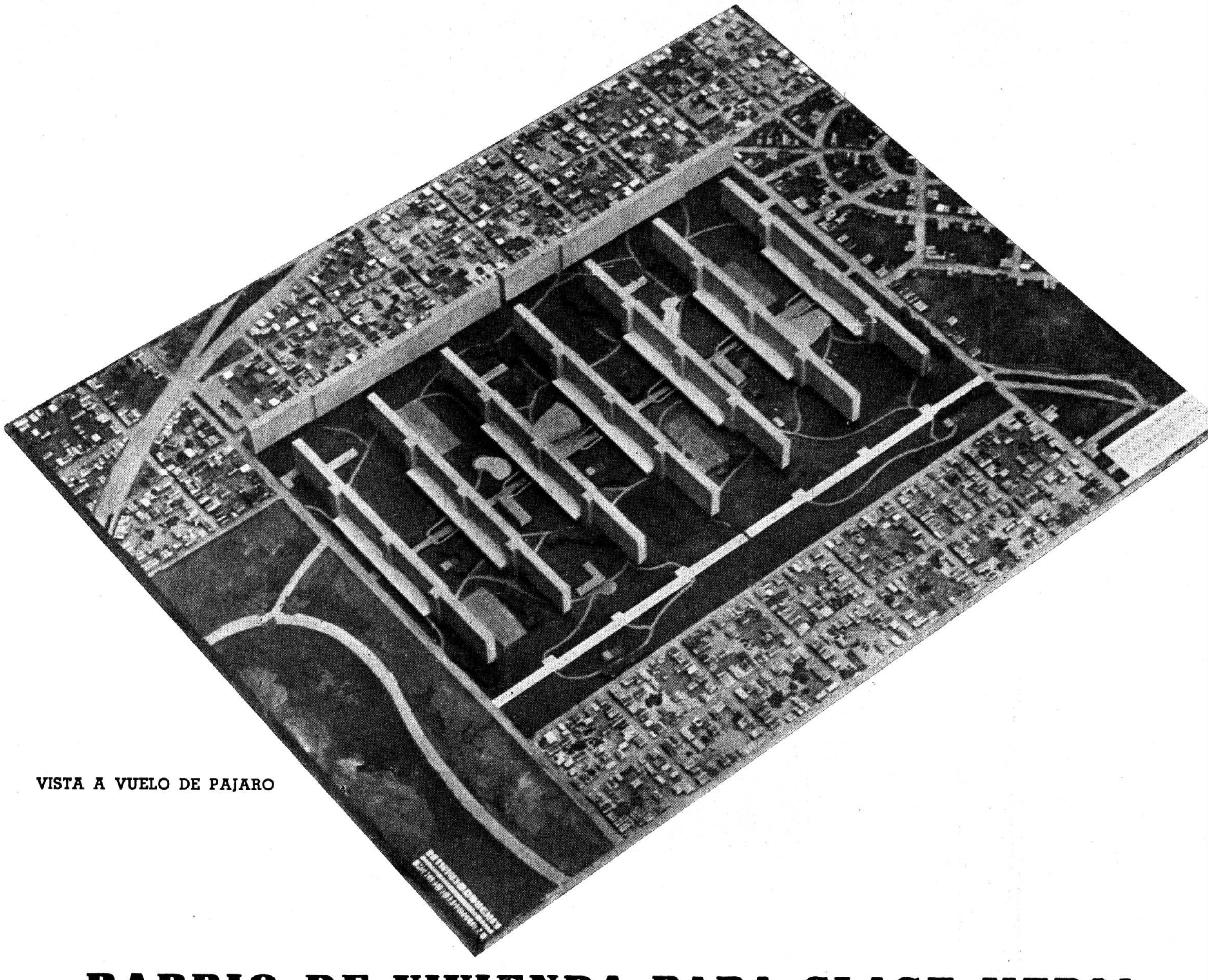
«LA NACION»

así se presenta
el porvenir de postguerra;
cumple a los hombres de hoy
alcanzar ese porvenir.

Buenos Aires, 30 de Octubre de 1943.

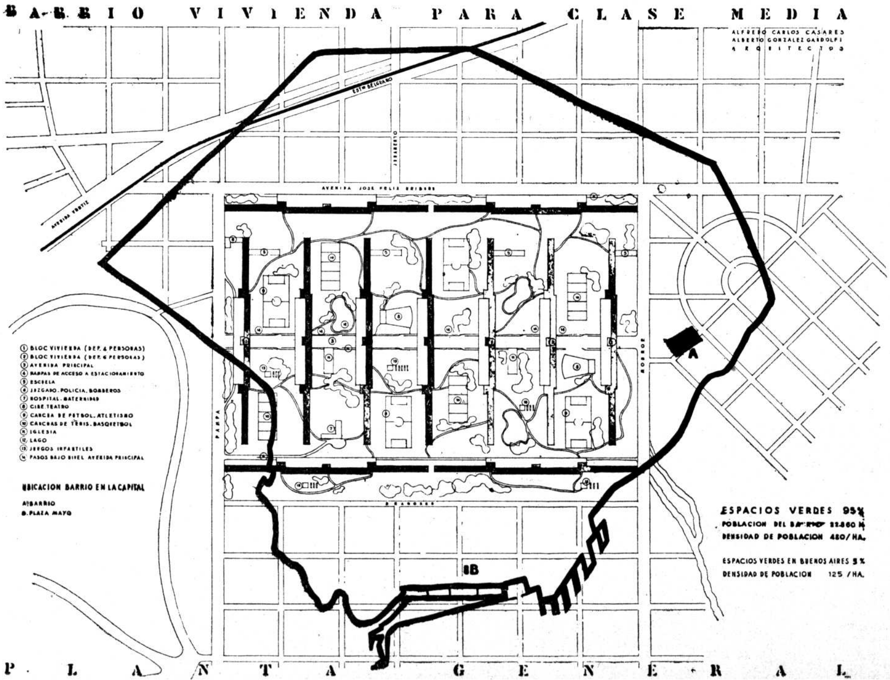
PRIMER PREMIO

Por los Arquitectos Alfredo C. Casares y Alberto González Gandolfi



VISTA A VUELO DE PAJARO

BARRIO DE VIVIENDA PARA CLASE MEDIA



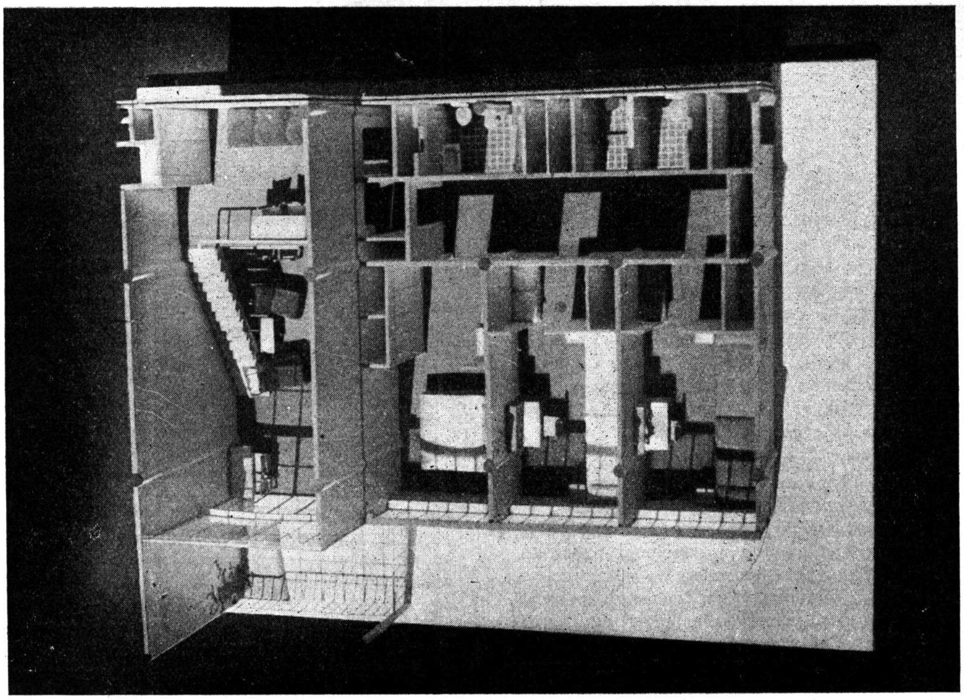
MEMORIA DESCRIPTIVA

Al elegir este tema, se ha tratado de encarar un problema importante y que no ha sido de mayor estudio aún, en nuestro país.

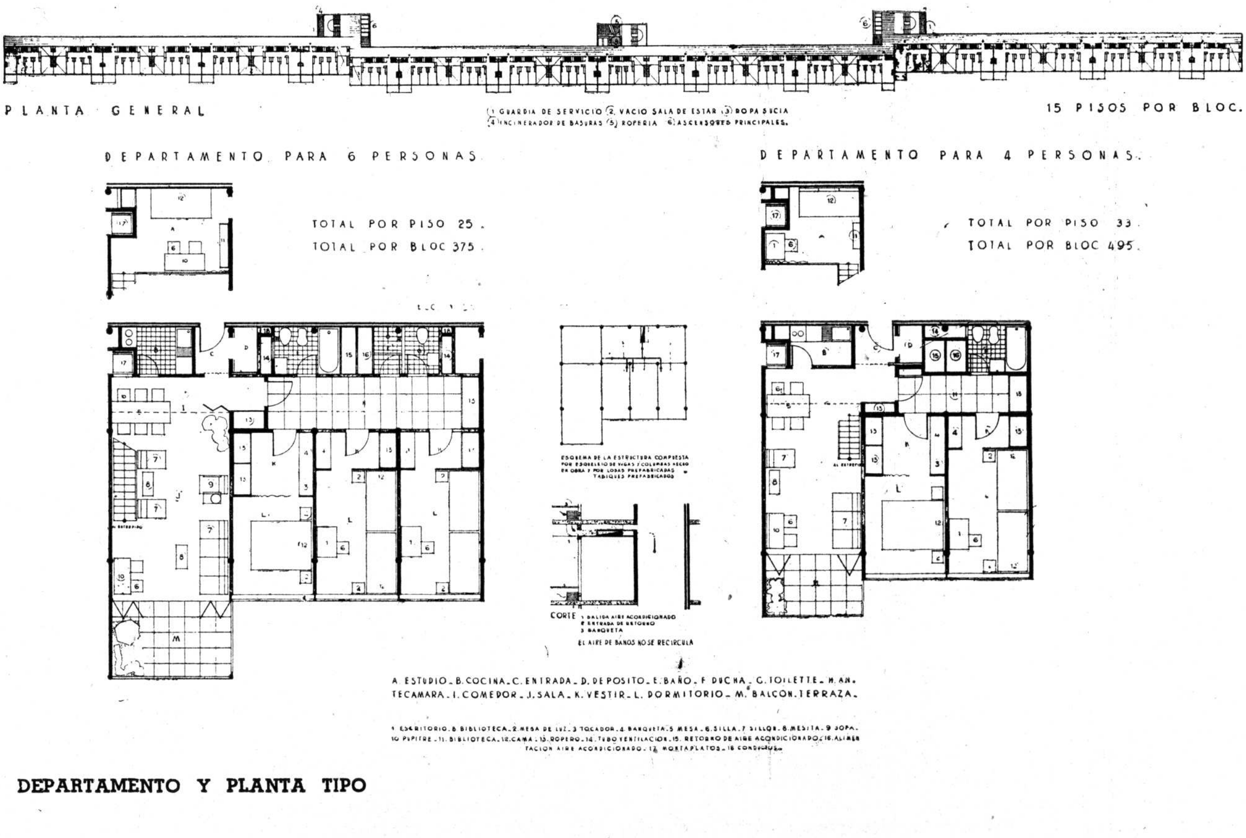
La condición intelectual de un importante núcleo de nuestra población, le obliga a llevar una vida onerosa, aún cuando muchas veces sus entradas, sean inferiores a las del obrero especializado.

Es por eso, que sin desconocer la urgencia del problema de la clase obrera y su vivienda, hemos querido encarar el proyecto del gran barrio que pasamos a describir.

UBICACION. Se ha buscado ubicar el barrio en un punto de la ciudad que reuniera las siguientes características: 1º No muy alejado del centro, a efectos de evitar los transportes caros y largos. 2º Donde el precio de la tierra y por ende de la expropiación, asegurare el éxito financiero-económico de la obra.



MAQUETTE DE DEPARTAMENTO TIPO PARA 6 PERSONAS



DEPARTAMENTO Y PLANTA TIPO

3º Al borde de una vía férrea, considerando que es éste un medio de transporte difícil de crear, no así los otros: subterráneo, ómnibus, colectivos, que se crearían y estarían en función de tan importante núcleo de población. 4º Vecino a grandes espacios verdes, de modo a aumentarlos, y no dentro de los ya existentes para disminuirlos.

Así pues, el sitio elegido responde a las premisas enunciadas, ofreciendo además la ventaja del saneamiento de un barrio de « studs » de caballos de carrera, de condición higiénica muy precaria.

PARTIDO. La distribución de los blocks de vivienda ha respondido al criterio de obtener grandes jardines de verdadero beneficio higiénico y que permitan la práctica de toda clase de deportes, de modo a incitar a los habitantes a hacer una vida en pleno contacto con el aire, el sol y el deporte.

Se han distanciado los blocks, de una dimensión tal, que permitan a los departamentos en peores condiciones gozar de los beneficios del sol, como mínimo dos horas y media el día 21 de Junio (ver gráfico de asoleamiento).

ORIENTACION. Aprovechando la forma del terreno, se han orientado los blocks al NE. y al NO., explicando el punto suficientemente la lámina de asoleamiento.

BLOCK - VIVIENDA. Libre de muros la planta baja, permite una continuidad en el paisaje, destruyendo el efecto psicológico que las grandes moles podrían producir. Además se aleja la planta del primer piso (verdadera planta baja) del suelo, evitando los inconvenientes que su vecindad acarrea.

Tres entradas con su batería de ascensores, permiten un fácil control y una racional distribución de la gente, creando así en los pisos superiores verdaderas calles interiores, libres de automóviles, de tierra, de lluvia, etc. Se evitan así múltiples entradas difíciles de guardar. Estas calles interiores reemplazando a las exteriores, han debido ser independizadas, debido a su natural bullicio, de la parte de vivienda de los departamentos, con la interposición de elementos o locales secundarios que tienen una importante función de aislante acústico.

Para la descripción del block vivienda, hemos de diferenciar las siguientes partes:

a—**Departamentos.** En orden al problema de conjunto se ha tratado de dar al departamento, la menor dimensión en frente posible, para así obtener el mayor número de departamentos por piso. En cuanto a la altura, se han diferenciado dos partes: la parte de dormitorios y la parte de estar, tendiendo a dar todo su valor a la función de « sala de estar », creando un gran ambiente que invite a permanecer en él, y restando importancia como ambiente al dormitorio. Así pues se ha adoptado 5.10 m. para la sala de estar y terraza y 2.50 m. para los dormitorios. Teniendo instalación de aire acondicionado para verano e invierno, el concepto de cubaje pierde importancia en los dormitorios, los cuales gozan ampliamente de los beneficios de los rayos solares (infra-rojos y ultravioletas), beneficio que no tiene por qué alcanzar a la antecámara y baños. Esta diferencia de alturas se coordina perfectamente al acoplar las unidades departamento, en la forma indicada en el esquema de fachada.

La altura adoptada de 2.50 m. para los pisos, permite aumentar el número de los mismos, y por ende de departamentos, dentro de una altura de cincuenta metros aproximadamente fijada como máximo.

Haciendo una somera descripción de los locales que componen la unidad departamento, podemos señalar:

1º La división de los dormitorios, en parte de reposo y parte de vestir.

2º La división de los servicios sanitarios, en orden a la mayor independencia de los miembros de la familia (el caso de departamento para seis personas), en: baño completo, ducha y toilette.

3º Amplitud de la sala de estar, buscando dar en ella un lugar tranquilo para cada miembro de la familia. En ella encontramos dos escritorios, en el entrepiso, estudio-biblioteca, otros dos y uno en cada dormitorio de los hijos.

4º La supresión de los dormitorios de servicio, creando en cambio servicios centrales de mucamas y simplificando así al máximo la tarea de la dueña de casa.

Guardias de servicio instaladas en los pisos, permiten en cualquier momento efectuar tareas extraordinarias.

5º La supresión práctica de la cocina, creando servicios centrales y manteniendo un pequeño local a efectos puramente eventuales.

La dueña de casa servirá a sus familiares desde el montaplatos estratégicamente ubicado y para días especiales podrá recurrir para el servicio de mesa a la guardia de servicio, solucionando el problema del extra con un pequeño taxímetro colocado en el hall de entrada.

b — **Hotel.** Contemplando el problema del hombre o la mujer solos, empleados o estudiantes, obligados a vivir en pensiones no siempre higiénicas, se ha previsto un hotel con capacidad para ochenta personas aproximadamente, asignando sólo un sexo por block.

El criterio seguido al proyectar el departamento del hotel ha sido el mismo que rigiera al departamento tipo del block: separación entre parte de reposo y parte de vestir. Se ha dado a los dormitorios del hotel 3 m. de alto, llevando hasta 5 m. la altura en la parte de recepción.

Completan esta sección: salones de baile, de lectura, bar, etc.

c — **Cocina.** Dos han sido los problemas a solucionar: la proveeduría y la expedición o el abastecimiento de comida a los departamentos.

El primer punto se ha solucionado fraccionando la cocina en dos partes: a) proveeduría y cocina sucia y b) cocina propiamente dicha.

a) Proveeduría y cocina sucia. La ubicación de esta parte en primer piso, a un mismo nivel con el garage y la playa de estacionamiento, permite un fácil aprovisionamiento y descongestiona la cocina propiamente dicha.

En esta parte se produce la primera preparación de alimentos, con gran eliminación de residuos (cocina sucia). Los alimentos llegan así al piso 18º (cocina propiamente dicha), semipreparados.

b) Cocina propiamente dicha. A efectos de evitar cruces de circulaciones de función totalmente distinta, se ha previsto la llegada de los alimentos semipreparados a distinto nivel, descendiendo por una rampa al local de elaboración, sobre el cual suministra detalles precisos el plano respectivo.

El segundo problema se ha solucionado disponiendo todo el último piso para circulación de comida lista, encargándose cintas transportadoras de evitar el tráfico prolongado y confuso de los mozos.

Un mozo colocado en una batería de monta platos, recibe los pedidos telefónicamente, pasándolos en igual forma a la cocina, donde son despachados sobre la cinta transportadora, dentro de fuentes cerradas, a las que se les coloca una tarjeta con el número y piso del departamento para el que van destinadas. Atento el mozo al movimiento de la cinta y a la espera del plato pedido, lo retira en el momento de pasar, y, junto con la vajilla necesaria lo envía por el montaplatos al departamento de destino.

Igual procedimiento se ha adoptado para el abastecimiento del office del hotel, más teniendo en cuenta su movimiento mucho más activo, se ha ubicado su batería de montaplatos en el centro de la cocina, de modo a evitar trayectos largos por las cintas transportadoras.

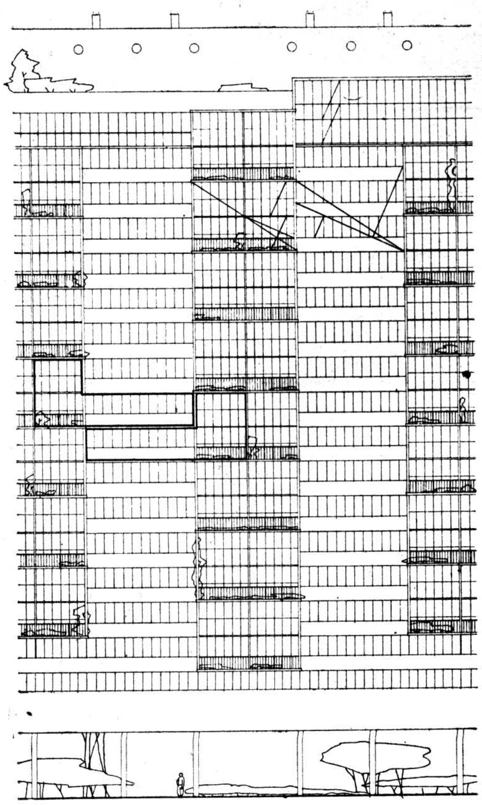
El plano muestra la disposición adoptada y los locales subsidiarios.

d — **Lavadero.** Este servicio general responde a la siguiente organización:

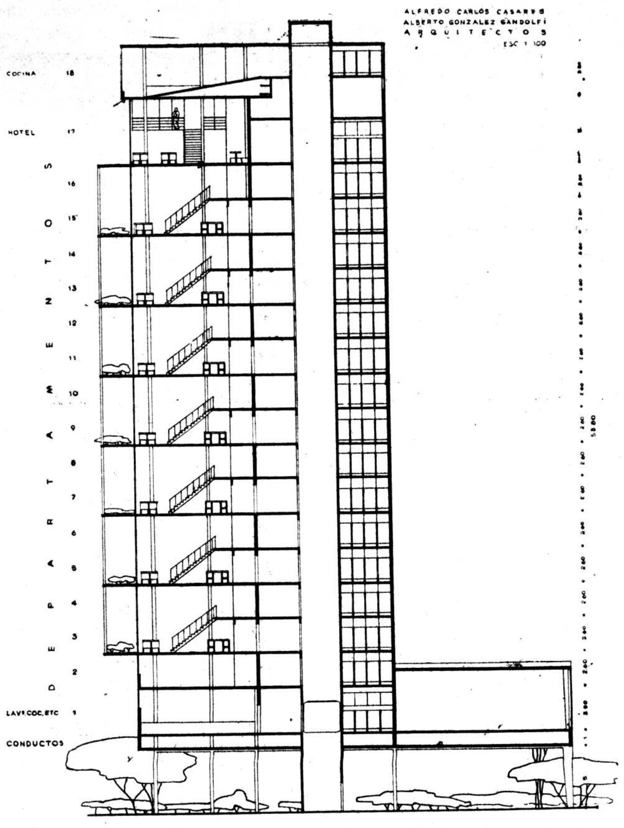
Cada departamento, provisto de dos bolsas numeradas para ropa sucia, entrega una, a una hora de la mañana, cuando el servicio hace la recolección en cada piso. Se han previsto recolecciones a tres horas de la mañana, separadas entre sí por media hora, a efectos de no congestionar el local de clasificación. La ropa así recogida es arrojada por los tubos de bajada especiales, llegando por gravitación a la planta del primer piso, donde se halla ubicado el lavadero.

El lavadero responde al siguiente ciclo funcional: 1º Llegada de ropa; 2º Clasificación en ropa a lavar a mano o a máquina; 3º Lavado; 4º Centrifugado; 5º Secado; 6º Clasificación de ropa, en ropa a coser o a planchar (a mano o a máquina); 7º Costura; 8º Plancha; 9º Clasificación y depósito; 10º Expedición, (una vez al día).

Carritos especiales se encargan de llevar y retirar la ropa del lavadero. Los montacargas centrales suben la ropa limpia la que se clasifica en cada piso y se distribuye.

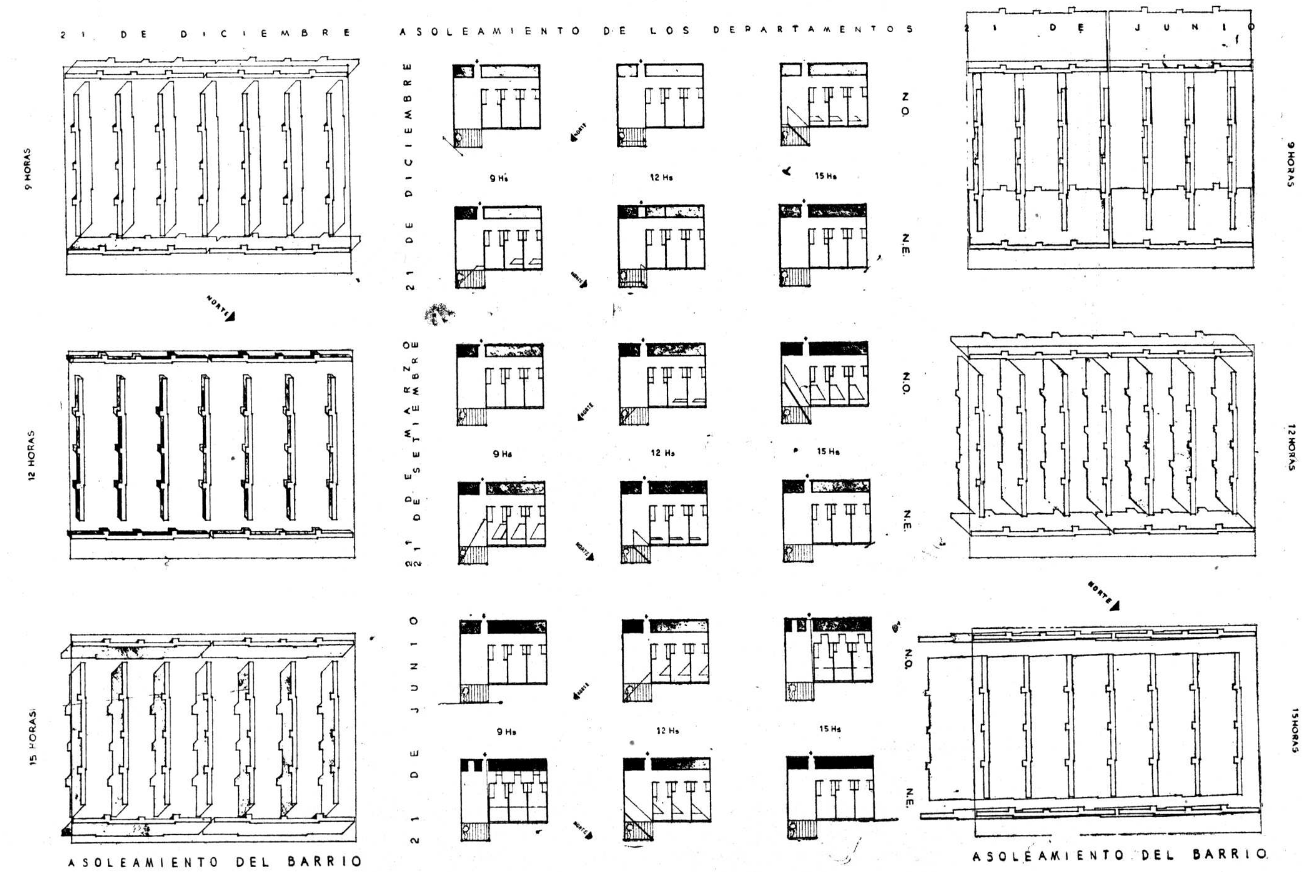


TRAMO DE FACHADA



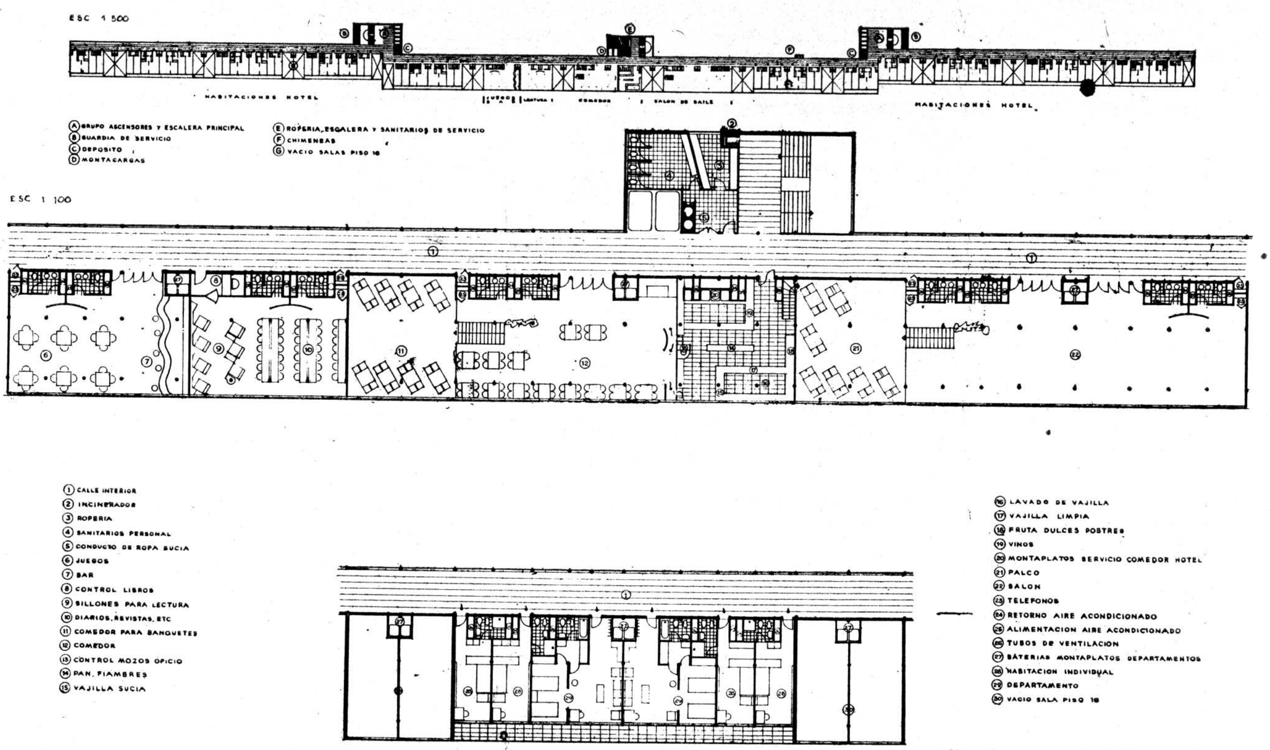
CORTE POR EL EJE

ESTUDIOS DE ASOLEAMIENTO



ASOLEAMIENTO DEL BARRIO

ASOLEAMIENTO DEL BARRIO



PLANTA Y DETALLE DEL PISO 17 — HOTEL

e — **Servicios generales.** Sala de máquinas, para aire acondicionado (invierno y verano), agua caliente y vapor a alta presión. Vestuarios del personal de servicio. Hornos incineradores de resíduos (en la Planta baja), etc.

f — **Estacionamiento y garage.** Este servicio se ha levantado del nivel del suelo, para no desvirtuar el principio perseguido al dejar libre la planta baja. Tiene una capacidad aproximadamente de unos sesenta coches.

g — **Negocios.** Ensanchando la calle interior del primer piso, se han previsto una serie de locales de negocio para alquilar, donde podrían instalarse: farmacia, tiendas, agencias de bancos, etc., y la administración del barrio, que podría ocupar un ala completa de un block.

h — **Consultorios y nursery.** De acuerdo a estadística municipal, para una población de dos mil personas, son necesarios dos consultorios (funcionando todo el día): uno de odontología y otro de clínica general. En base a ese dato, se han previsto dos consultorios, con una nursery anexa, para el cuidado de los bebés, mientras los padres trabajan.

OTROS EDIFICIOS. 1 — Escuelas. De acuerdo siempre a la estadística municipal, se ha calculado que habitarían el barrio aproximadamente tres mil niños en edad escolar, lo que ha llevado a prever cuatro escuelas, que con dos turnos abastecerían perfectamente a las necesidades de la enseñanza primaria.

2 — Hospital de emergencia y maternidad. Para la población del barrio, se ha calculado, en base a datos de la estadística, que una maternidad de cincuenta camas satisface ampliamente a las exigencias. Veinte camas más en sección totalmente independiente, se destinan para casos de enfermos comunes.

3 — Cine - teatro, en número de dos, con capacidad para mil quinientos espectadores cada uno.

4 — Iglesias.

5 — Juzgado. Registro civil. Policía y bomberos, reunidos en un solo edificio.

CALCULO ECONOMICO

Suponiendo al Estado como emprendedor de la obra, se eliminan entonces en concepto de gastos, los impuestos.

Además no se ha calculado el costo de edificación e instalación de cocina, lavadero y negocios, estimando que su financiación estaría en relación directa con lo que obtendría por el servicio de cocina, de lavado de ropa y alquiler de negocios.

A — **Blocks c/deptos. para 6 personas.**

Costo edificios.

Sup. edificada por piso 4400 m^2
» » deptos. 4400 x 15 = 66.000 m^2
» » hotel = 4.000 »

Total edificado .... 70.000 m^2.............

Calculando el costo unitario de edificio, para épocas normales, teniendo en cuenta la altura de 2.50 m. de piso y con criterio de prefabricación, en $ 110, resultaría:

Costo de edificio .... $ 7.700.000
Costo de 4 blocks .... » 30.800.000

Costo terreno.

Calculando que para 4 blocks corresponden los 4/11 de la superficie del terreno (Total 480.000 m^2), se tendría:

43.500 x 4 = 174.000 m^2

Asignando $ 80/m^2 al valor del terreno - expropiación, obtendríamos

Costo terreno .... $ 13.920.000

COSTO TOTAL:

Edificios más terreno .... $ 44.720.000

Cálculo económico.

A—Departamentos (incluyendo servicio de mucamas).
Nº 375 x 4 = 1.500 deptos, a $ 180.
Serían 270.000 $ por mes.
B—Hotel (sin incluir servicio de comida).
40 piezas a $ 40, son 1.600 $.
20 departamentos a $ 60, son 1.200 $.
Total 2.800 $ por mes.
En 4 blocks, daría
Total 11.200 $ por mes.

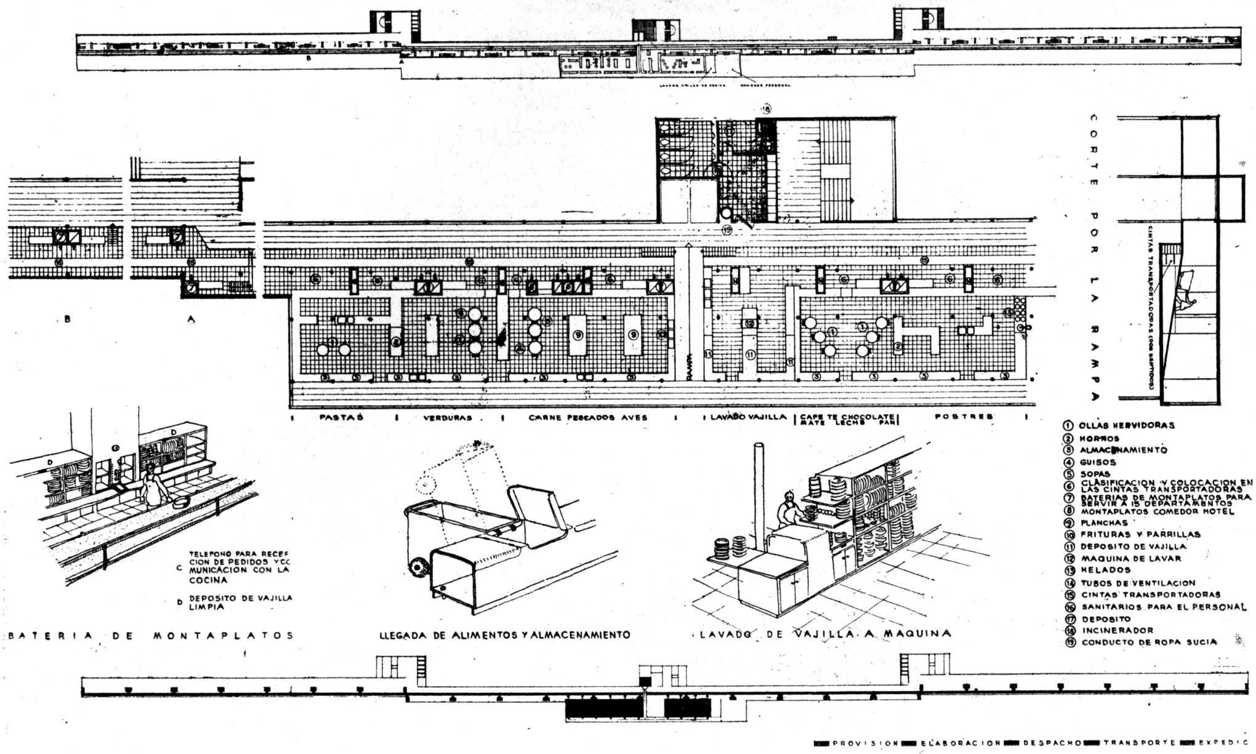
Departamentos y hotel.

Alquiler mensual .... $ 281.200
Alquiler anual (calculando 9 meses por todo concepto, no hay impuestos) .... » 2.530.000

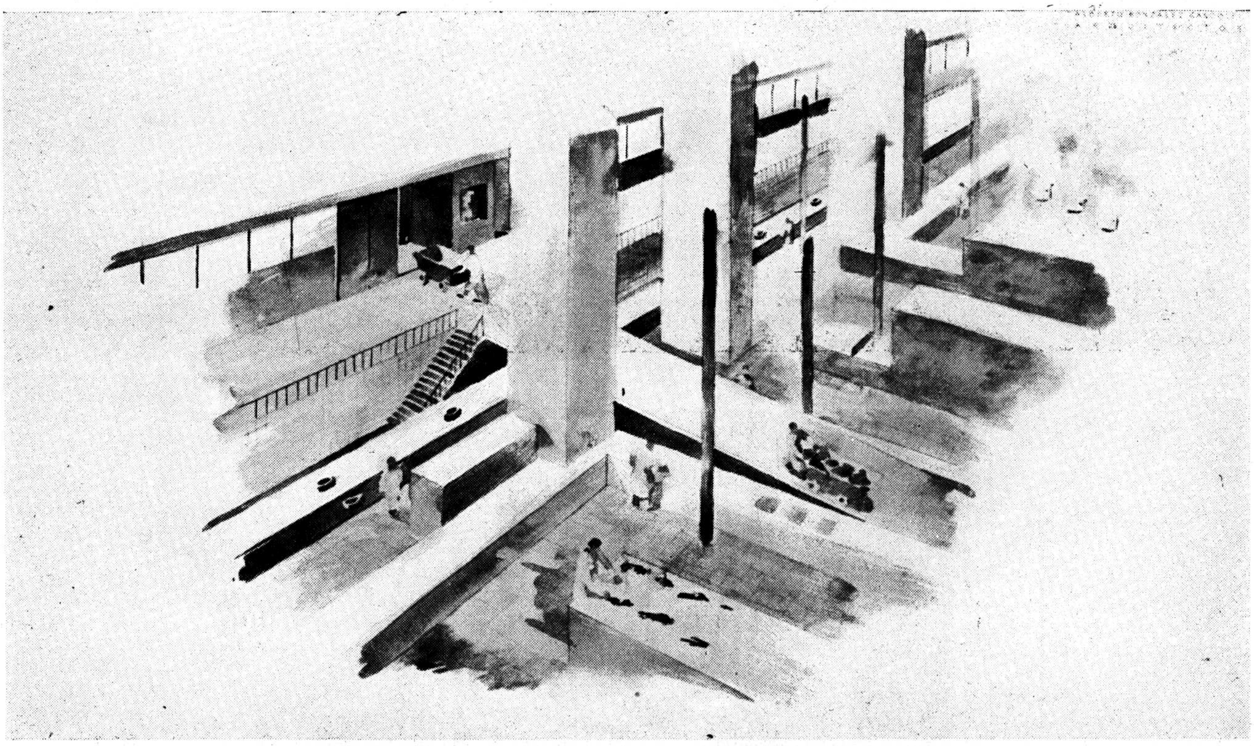
RENTA NETA aproximadamente el 6 %.

B—**Blocks c/deptos. para 4 personas.**

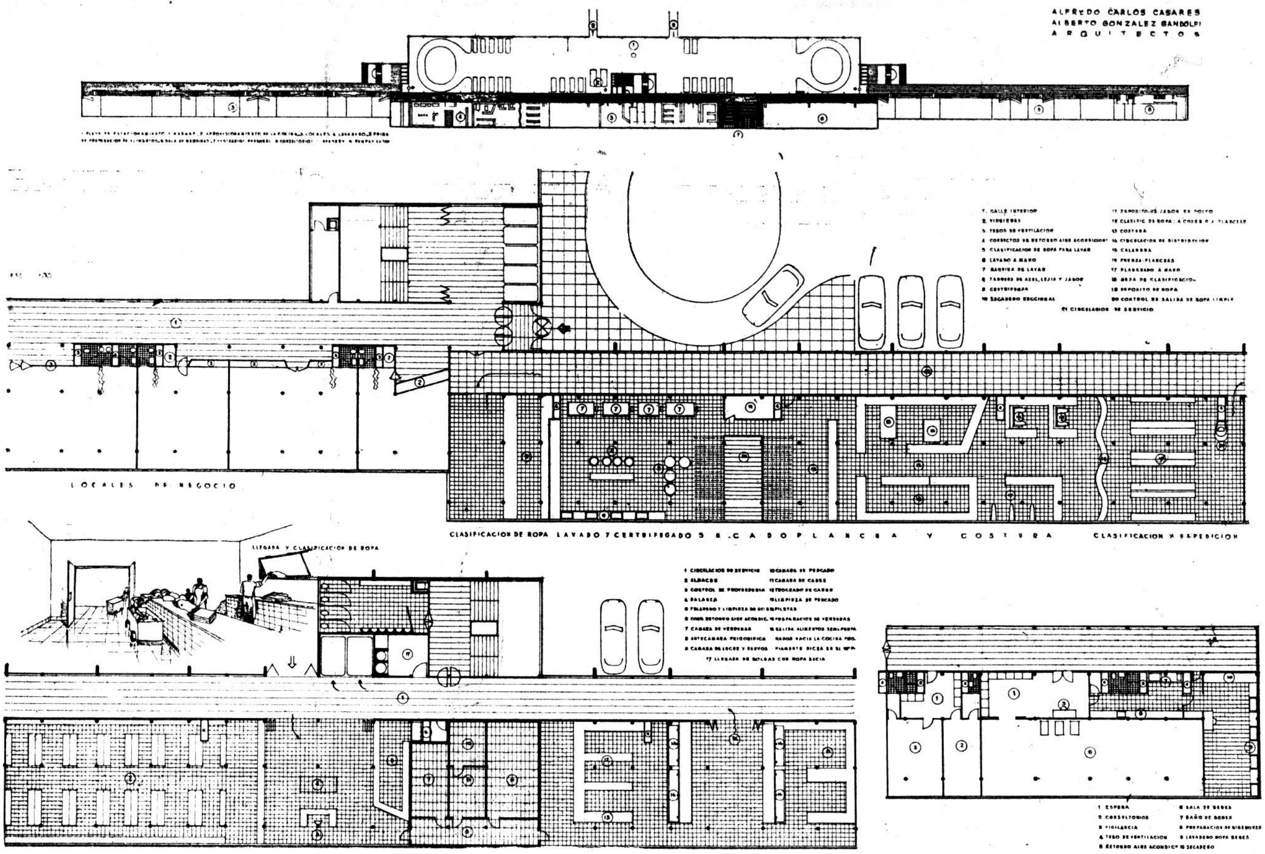
Idéntica renta se obtendría asignando a los departamentos un alquiler mensual de $ 130.00.



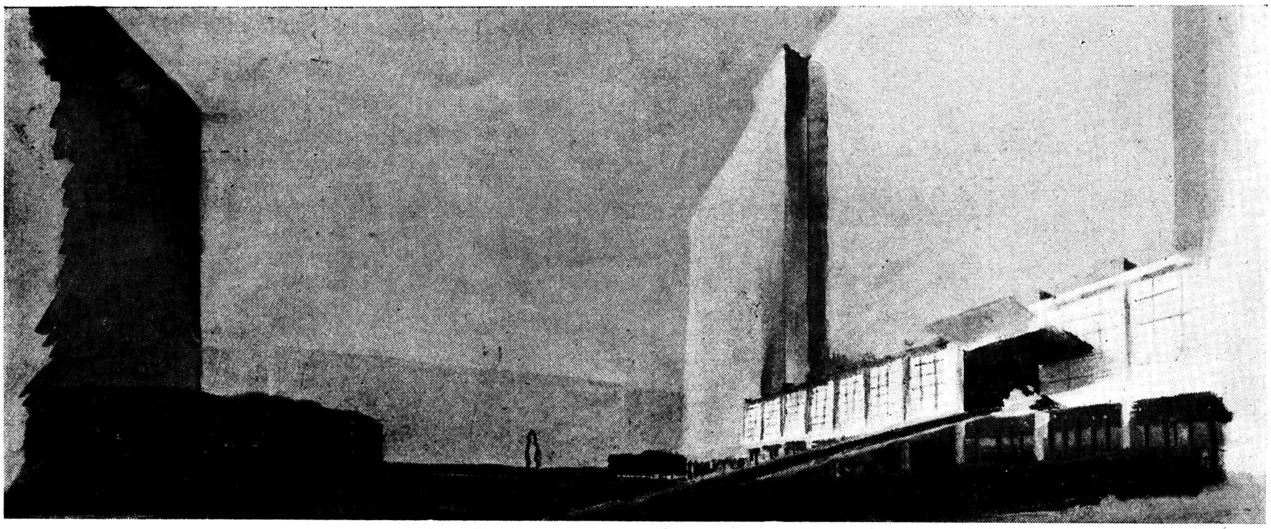
PLANTA DEL PISO 18 — COCINA



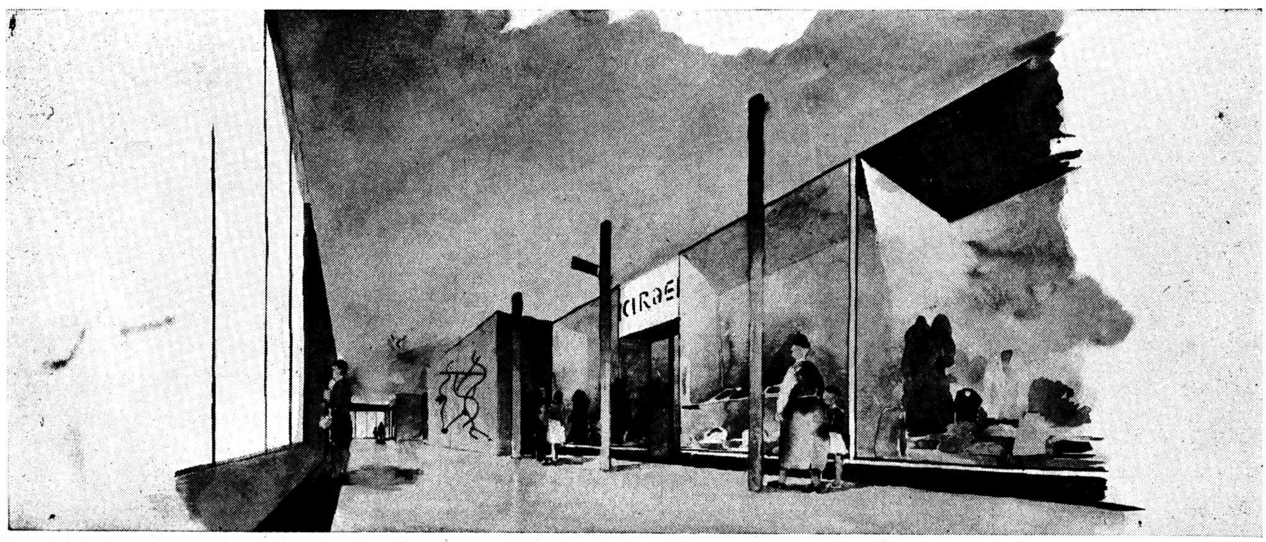
DETALLE DE LA COCINA



PLANTA DEL 1er. PISO



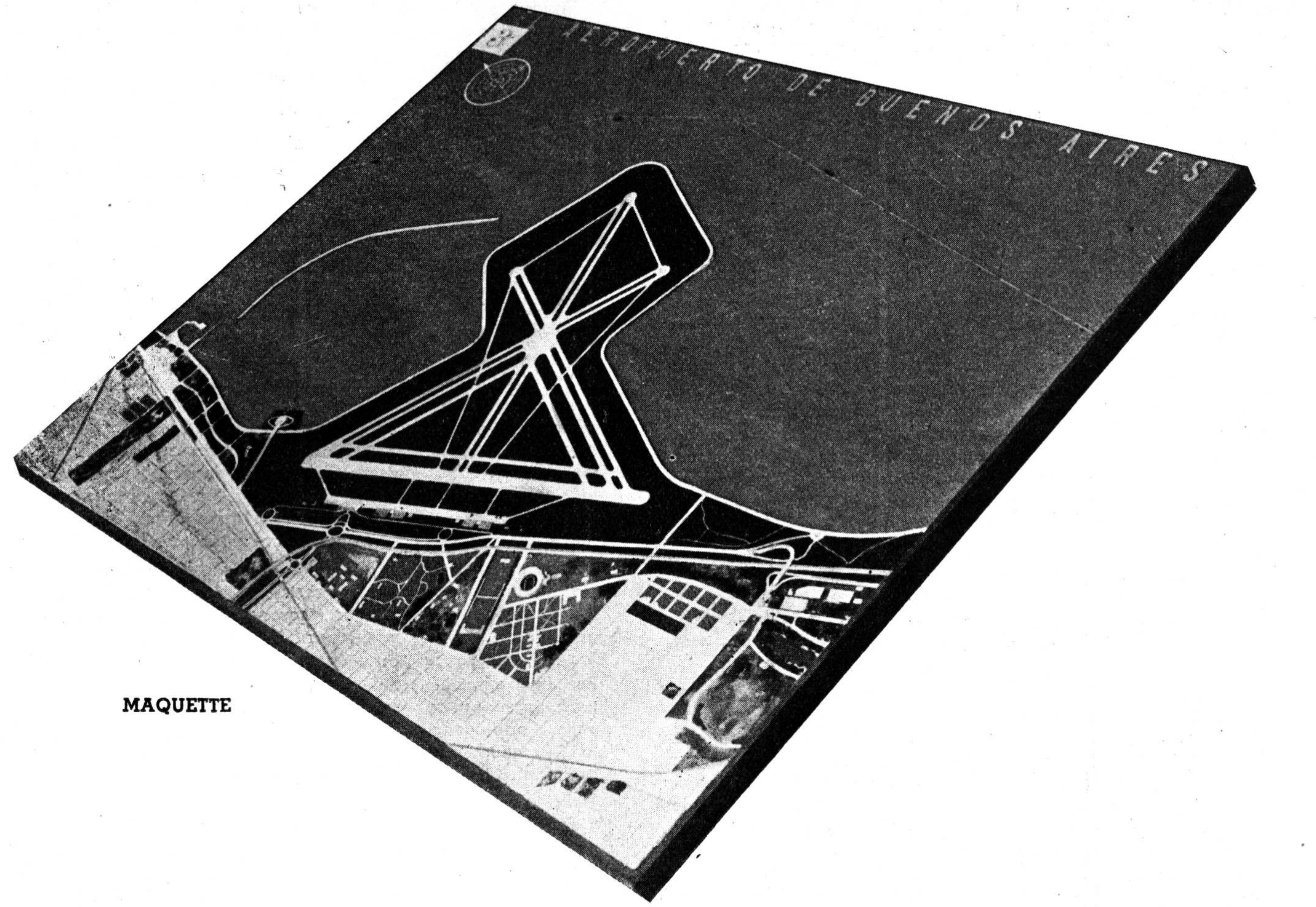
PERSPECTIVA EXTERIOR



CALLE INTERIOR DE NEGOCIOS

SEGUNDO PREMIO

Por el Arqto. Luis María Bianchi en colaboración con el señor Luis Vitores



MAQUETTE

AEROPUERTO DE BUENOS AIRES

Cuando se habla de la necesidad de crear el aeropuerto terminal para la ciudad de Buenos Aires, está demás la búsqueda de argumentos que justifiquen una obra de tal naturaleza. Los tres millones de habitantes con que cuenta actualmente nuestra capital; sus características de ciudad populosa y la primera del continente sudamericano; su posición geográfica, que la convierte en terminal obligada en el hemisferio sur de líneas aéreas trascontinentales; el progreso constante que experimenta la técnica aeronáutica, que alcanzará un grado de evolución difícil de imaginar después de la actual guerra, y que traerá como consecuencia el uso del avión de transporte como cosa común de la época, son sólo algunas de las razones que obligan a la realización del aeropuerto de nuestra capital federal.

Agreguemos de paso la existencia en Sudamérica de modernos aeropuertos perfectamente capacitados para atender las necesidades de un intenso tráfico internacional, en ciudades de menor importancia que la nuestra, para contraste con la situación actual entre nosotros, en que los servicios de esta índole descansan sobre la base de campos naturales más o menos mejorados, a los cuales no puede dárseles el nombre de aeropuertos, y con el agravante de estar situados a tal distancia de la City metropolitana, que a menudo el tiempo empleado en llegar a ésta desde el campo de vuelo, es superior al invertido por el avión en salvar el recorrido.

Desgraciadamente, la tarea de estudiar el aeropuerto terminal para Buenos Aires, de manera que esté a la altura de sus necesidades actuales, y que contemple las que puedan presentarse en el futuro, se halla rodeada de grandes dificultades que complican el alcanzar una solución adecuada. El mayor de esos inconvenientes se debe a la ausencia en la capital, o en su vecindad próxima, de una superficie de terreno que por su tamaño sea apta para la función a que se la destina. Si a esta condición referente al tamaño sumamos otras que son decisivas en la elección del terreno para un aeropuerto, según se verá más adelante, se podrá tener en base a todos esos antecedentes una medida aproximada de los grandes obstáculos que es necesario salvar actualmente para la realización de la obra. Pero si se piensa que cuanto más tiempo transcurra sin que se inicien las tareas, tanto más irán creciendo esas dificultades actuales, hasta resultar insalvables, bastará esta sola razón para que las autoridades nacionales se pongan con urgencia a la solución del problema, la cual debía haberse alcanzado hace años.

El aeropuerto para la ciudad de Buenos Aires, considerado desde el punto de vista urbanístico como problema particular de nuestra capital, reviste una importancia evidente. Pero de mucha mayor trascendencia, ya en el orden nacional, resultará la obra citada, por las ventajas que reportará al país como factor de su progreso social y económico, mediante la colaboración precisa de este moderno y rápido medio de comunicación que es el avión de transporte.

El estudio de un aeropuerto lleva implícito en sí la solución de múltiples problemas de la más variada índole, y que

por estar fuera de los conocimientos del Arquitecto, obliga a éste a recurrir a la colaboración de técnicos especializados que le allanen esas dificultades. La función del Arquitecto consiste entonces en realizar la tarea integradora capaz de agrupar en una obra de perfecta coordinación, las soluciones parciales de los diversos problemas enfocados por los demás técnicos.

Nunca como en este caso del aeropuerto será más apropiada la definición sobre lo que es el Arquitecto, debida a Gropius: «El Arquitecto es el organizador sintético cuya misión consiste en reunir en un cerebro todos los problemas científicos, técnicos, sociales, económicos y formales de la construcción, fundiéndolos con arreglo a un plan bien meditado y en colaboración con numerosos especialistas, dentro de una obra unitaria».

En este trabajo sólo se han tenido en cuenta los problemas de orden general, dejando de lado todas aquellas cuestiones de detalle que no tendrían cabida en los lineamientos de anteproyecto de la solución que se presenta. Por esta razón se ha evitado entrar a considerar el estudio de las pistas artificiales, los sistemas de balizamiento, los muros costaneros de defensa, las instalaciones de drenaje, etc., ya que esos aspectos corresponderá tratarlos cuando se encare el proyecto con posibilidad de segura realización. Por ahora, bastará la comprobación de que todas esas obras complementarias son de posible solución.

LA UBICACION

La primera situación a contemplar al iniciar el estudio del aeropuerto de Buenos Aires, es la referente a la ubicación del campo de vuelo, ya sea dentro de la ciudad o fuera de ella, pero siempre en una vecindad que sea razonable.

Es sabido que la superficie de terreno destinada a servir de aeropuerto a una gran capital, debe llenar determinadas condiciones que la habiliten para la función que va a cumplir En primer lugar debe señalarse como factor de fundamental importancia el que se refiere al tamaño de esa superficie, la cual no sólo deberá atender las necesidades del aeropuerto en el momento de su inauguración, sino que tendrá que contemplar también las posibles ampliaciones que en el futuro hagan necesarias el aumento del tráfico aéreo. Por esa razón debe preverse en la vecindad del campo elegido la correspondiente superficie libre que facilite esas ampliaciones, para que no ocurra que debido a la imposibilidad de expansión, tenga que abandonarse un aeropuerto a los pocos años de habilitado, como ya ha acontecido con algunos campos europeos y americanos.

Debe agregarse también como condición a contemplar en el estudio del emplazamiento, la posibilidad de una fácil y rápida comunicación entre la aeroestación y la City, centro de las actividades comerciales de la capital, en nuestro caso la Plaza de Mayo. Así mismo son factores de importancia la ausencia de obstáculos verticales en el campo o en su vecindad; la seguridad de que en la zona no se formen brumas naturales, o artificiales debido a la presencia de plantas fabriles u otras fuentes fumíferas en la proximidad del campo; y la posibilidad de contar con un régimen meteorológico ausente de perturbaciones que molesten por su índole a los aviones en vuelo.

La guerra que en estos momentos se desarrolla en el mundo entero, pone de relieve otra situación a considerar en el estudio del emplazamiento: El aeropuerto es un objetivo militar muy importante, y fácil de identificar desde el aire; de ahí que su ubicación en zonas de densa población, o en la vecindad de otros objetivos militares, (usinas, puertos, terminales ferroviarias, plantas fabriles, edificios públicos), resultaría muy dañosa por las lamentables consecuencias que acarrearía.

Podemos agregar todavía otras consideraciones que pesan en el análisis de la ubicación. Ellas son: la conveniencia de que los terrenos afectados al aeropuerto sean de propiedad fiscal, para ahorrar costosas expropiaciones; su altura sobre el nivel del agua que asegure la no inundación aún en el caso de las más altas mareas; la capacidad del terreno para drenar rápidamente las aguas pluviales, y finalmente la posibilidad de realizar el balizamiento nocturno del campo y sus instalaciones, sin que dé origen a confusiones con otros sistemas vecinos de señalamiento nocturno.

Fijadas así a grandes rasgos las condiciones más salientes que requiere una superficie de terreno para ser destinada a aeropuerto, surge inmediata la conclusión de que no existe actualmente en la capital ni en sus inmediaciones, un campo que pueda adaptarse a estas necesidades. ES POR ELLO QUE EL PROBLEMA DE HALLARLE AL AEROPUERTO DE BUENOS AIRES UNA UBICACION ADECUADA, ES CASI EXCLUSIVAMENTE LA UNICA DIFICULTAD DE ORDEN TECNICO QUE SE PRESENTA, DE TANTA IMPORTANCIA, QUE ALREDEDOR DE ELLA GIRA TODA LA CUESTION. Todos los trabajos posteriores para la habilitación del campo, trazado de pistas, construcción de los edificios, caminos de acceso, etc., son aspectos de índole secundaria, enfrentados al estudio de una ubicación conveniente.

En dos ocasiones, (1941 y 1942), las autoridades nacionales encargaron a comisiones especializadas integradas al efecto, la misión de estudiar una ubicación adecuada para el aeropuerto de la capital. Ambos organismos, trabajando separadamente y en épocas distintas, llegaron sin embargo a una misma conclusión, después de estudiar diversos emplazamientos, recomendando como zona más adecuada la situada sobre la costa metropolitana del Río de la Plata, a la altura de la Avenida General Paz, para lo cual habría que someterla al necesario relleno, hasta dejarla en condiciones.

Pero el análisis en detalle de esta zona revela la existencia de inconvenientes muy serios, y si se optó por ella no fué porqué se estuviera en presencia de la superficie ideal anhelada, sino porqué era la que reunía, entre todas las consideradas, el menor número de inconvenientes. Por de pronto, el hecho de tener que preparar artificialmente toda la superficie del campo de vuelo, crea una seria dificultad, originando una situación paradógica en un país como la Argentina, cuya característica topográfica más saliente es la llanura. A esta dificultad se agregan otras que agudizan el problema, y que serán señaladas en detalle más adelante.

En el informe que presentó la primera comisión nombrada para estudiar el emplazamiento del aeropuerto, se consideraron las diversas ubicaciones posibles, haciendo un análisis detenido de cada una de ellas, y que fué publicado en el Boletín del Concejo Deliberante de la Capital, en los números de Noviembre y Diciembre de 1941. En él se tienen en cuenta cinco emplazamientos: los terrenos de Demarchi en el Dock Sur; la costanera sur, entre los dos canales de acceso al puerto; la costanera norte a la altura de Palermo; la costanera norte a la altura de la Avenida General Paz, y finalmente, la chacra de Saavedra—Zelaya, considerando con amplitud de detalle los pro y los contra de cada una de esas soluciones, y cuyo estudio es claramente demostrativo de las razones que se tuvieron para optar finalmente por la zona costanera vecina a la Avenida General Paz.

En síntesis, resulta que de todos los emplazamientos posibles con que se podría contar para la ubicación del aeropuerto, se eligió esta zona costanera del Río de la Plata porque era la única solución, de emergencia puede decirse, dada la falta de espacios libres en la capital, y a la cual no hubiera sido necesario recurrir si las autoridades hubiesen escuchado a su debido tiempo, las reclamaciones de los organismos especializados que ya preveían esta situación actual, en una época en que todavía era factible una solución más lógica que la presente, impuesta por las circunstancias.

VENTAJAS DEL EMPLAZAMIENTO

Vamos a hacer referencia a las ventajas del emplazamiento elegido, para ocuparnos posteriormente de las dificultades que presenta, de manera que valorados unos y otros factores, se tenga un índice aclaratorio de las razones que se siguieron en la elección. Al hacer mención de las condiciones favorables que presenta la ubicación proyectada, vamos a seguir los mismos puntos de vista sustentados por el Civil Aeronautic Board de los Estados Unidos, en su publicación referente a las características que debe reunir una superficie

de terreno destinada a servir de aeropuerto a una ciudad importante.

DIMENSIONES DEL CAMPO Y POSIBILIDAD DE AMPLIACION

El campo de vuelo, preparado mediante el relleno de la superficie necesaria, ha sido proyectado para ser desarrollado en etapas, a medida que las necesidades vayan exigiendo su ampliación. De esta manera se puede habilitar el aeropuerto realizada la primera etapa de su construcción, la cual tiene un desarrollo en superficie de 356 hectáreas. Las ampliaciones subsiguientes se irán realizando posteriormente siempre sobre la base de terrenos ganados al río, asegurando así la capacidad del aeropuerto para épocas futuras que exigirán mayor número de pistas, y aumento de de la longitud de éstas.

El desarrollo de la obra a través de las etapas sucesivas, hasta llegar al plan final, dejará habilitada para el campo de vuelo una superficie de 787 hectáreas, que será capaz de atender durante muchos años las exigencias del tráfico de aviones siempre en constante aumento. Es interesante establecer una comparación entre la superficie de los más importantes aeropuertos internacionales con el proyectado, como así mismo, con los aeródromos más importantes del país actualmente en funcionamiento. Veamos las cifras siguientes:

Fisherton 29 hectáreas
Pacheco 53 hectáreas
Morón 100 hectáreas
Palomar 110 hectáreas
Bahía Blanca 136 hectáreas
Washington 300 hectáreas
Stuttgart 300 hectáreas
Le Bourget 400 hectáreas
Mitchel Field 400 hectáreas
Croydon 400 hectáreas.
Frankfurt 540 hectáreas
Tempelhoff 550 hectáreas

Es de destacar, en el caso de los ejemplos extranjeros, que la mayoría de las cifras citadas se refiere solamente a la superficie actualmente en uso, pero existe en casi todos los casos un margen disponible para ampliaciones, que aumentará considerablemente los valores señalados.

COMUNICACION CON LA CITY.

Un aeropuerto terminal sirve exclusivamente, salvo en épocas de excepción, un tráfico aéreo de características comerciales (pasajeros, carga, correspondencia), y siendo la velocidad el aspecto dominante de este medio de transporte, resulta fundamental la fácil y rápida comunicación entre la aeroestación y el centro de la actividad comercial de la ciudad, o sea la Plaza de Mayo y sus alrededores. Pero es de hacer notar que al hablar de esta facilidad de comunicación no es lo fundamental la mayor o menor vecindad del campo a la City, sino la posibilidad de salvar el recorrido en un espacio de tiempo corto, nunca mayor de 15 minutos. De modo que esta proximidad debe medirse en unidades de tiempo y no de longitud.

De nada valdría un emplazamiento muy próximo a la Plaza de Mayo si en el trayecto a salvar se interpusieran factores perturbadores del tráfico que alargaran considerablemente la duración del recorrido. La ubicación de la aeroestación sobre la prolongación de la Avenida General Paz, la sitúa a una distancia aproximada de 13 kilómetros de nuestro centro comercial, fácil de ser salvada en automóvil a velocidades normales, en un tiempo de 12 a 14 minutos. Como vías de comunicación se podrá contar con el sistema formado por Blandengues, Avenida Centenario, Leandro N. Alem, por un lado; o siguiendo la Costanera Norte, para penetrar al centro a la altura de Puerto Nuevo. Ambos recorridos son autovías de tráfico ligero, ausentes de cruces ferroviarios u otros entorpecimientos que disminuyan la velocidad del tráfico.

Además, la Avenida General Paz cuyo origen se establece precisamente sobre la aeroestación, es otro factor vial importante, por su característica de ser el elemento de unión de todos los caminos nacionales que comunican el interior de la República con la capital. No olvidemos tampoco la conveniencia de emplazar una estación ferroviaria sobre las vías del Ferrocarril del Estado, vecina al aeropuerto, como así mismo la posibilidad de prolongar la línea subterránea proyectada hasta Saavedra, de manera que el túnel llegue al pie de la estación de pasajeros del aeropuerto. La vecindad de las terminales ferroviarias de Retiro es otro factor que asegura la facilidad de las comunicaciones terrestres con el campo.

Respecto a la distancia que media entre la aeroestación y la City metropolitana, pueden ser ilustrativos los valores consignados a continuación, y que se refieren al alejamiento de los más importantes aeropuertos mundiales, en relación a las ciudades respectivas:

Santos Dumont 0,4 kilómetros
Tempelhoff 2,5 kilómetros
Washington 4 kilómetros
Hamburgo 6 kilómetros
Roma 6 kilómetros
Le Bourget 12 kilómetros
Croydon 14 kilómetros
Floyd Bennet 16 kilómetros
Roosevelt Field 29 kilómetros.

OBSTACULOS VERTICALES A LA AERONAVEGACION

Otra de las características de la zona elegida, la constituye la ausencia casi absoluta de obstáculos verticales para la aeronavegación. Salvo el estadio de River Plate, y la antena de la emisora Radio Splendid, no existen otras elevaciones notables que puedan significar un inconveniente.

Hasta hace poco tiempo, las instalaciones de Radio Municipal con sus torres trasmisoras emplazadas sobre la calle Republiquetas, hubieran significado un obstáculo más, pero el traslado de esa emisora a la localidad de Monte Grande, ya efectuado, y el desarme de las antenas, a realizarse en breve plazo, han eliminado este obstáculo posible.

Las dos elevaciones citadas, estadio de River Plate y antena de Radio Splendid, quedan perfectamente salvadas con la disposición dada a las pistas, que evita que ellas sean sobrevoladas, y todavía ocurre que la torre emisora de referencia se transforma en un poderoso aliado de la seguridad de vuelo, al permitir usar sus emisiones para la localización del aeropuerto, cuando las circunstancias obligan a la navegación con instrumental.

Podrían citarse todavía otros dos géneros de obstáculos para el tráfico de aviones: uno estaría constituído por la proximidad de la barranca del río, que se extiende paralelamente a la costa a una distancia aproximada de 1.200 metros del campo de vuelo, y cuya altura media alcanza a unos 12 metros sobre el nivel de las pistas. El otro obstáculo podría motivarlo la presencia del canal costanero en la nueva ubicación que se le asigna en el proyecto, debido a las embarcaciones que lo navegan, pero esas embarcaciones, además de muy escasas, son de reducida altura sobre el nivel del agua.

Por lo demás, la seguridad de los aviones en vuelo, no sólo con respecto a estos dos obstáculos, sino referida también al estadio de River Plate y a la antena de Radio Splendid, y a cualquier otra elevación del terreno, natural o artificial, por insignificante que fuera, está condicionada a la reglamentación proyectada por el Departamento de Aeronáutica de los Estados Unidos para el vuelo a ciegas, es decir, bajo las peores condiciones, y sobrepasa ampliamente las exigencias de esas disposiciones ya de por sí bastante severas.

CONDICIONES METEOROLOGICAS DE LA ZONA.

Los factores meteorológicos más importantes que influyen en las condiciones de vuelo, son: la formación de nieblas naturales, el régimen de vientos, la temperatura, la altura sobre el nivel del mar, el régimen de lluvias y la presencia de nevadas. De todos ellos, merece considerarse en nuestro caso, solamente lo relativo al régimen de vientos y la

formación de nieblas naturales, ya que todos los demás factores no actúan como elementos a tener en cuenta, unos por sus ínfimos valores, y otros, por su ausencia absoluta.

Para el estudio del régimen de vientos, se tuvieron en cuenta las observaciones realizadas por la Dirección de Meteorología, a lo largo de un período de cinco años, en el Puerto de la Capital. Respecto a la frecuencia de vientos, el diagrama anual presenta una marcada preponderancia que determina al N. y E. como vientos dominantes en la zona. Analizados parcialmente los diagramas referentes a frecuencia, determinan las mismas direcciones dominantes en las cuatro estaciones, vale decir que el régimen de vientos es constante a lo largo del año, y los valores que corresponden a sus variaciones son insignificantes. (Fig. 1).

tratándose de una ubicación sobre la costa y por lo tanto de gran evaporación de agua, se producirá la consiguiente formación de brumas. Pero analizado el lugar, por comparación con otros emplazamientos mediterráneos, se verá que a pesar de la situación sobre el río, esta zona no es más nebulosa que otras interiores, y aún está en mejores condiciones que otras ubicaciones tierra adentro. Corresponde agregar que un número elevado de aeropuertos extranjeros (Washington, Sushan), se encuentran situados en la vecindad del agua sin que la acción de las posibles brumas que se producen cause inconvenientes al tráfico del aire.

Siempre con referencia a las observaciones recogidas por la Dirección de Meteorología en el Puerto de la Capital, se

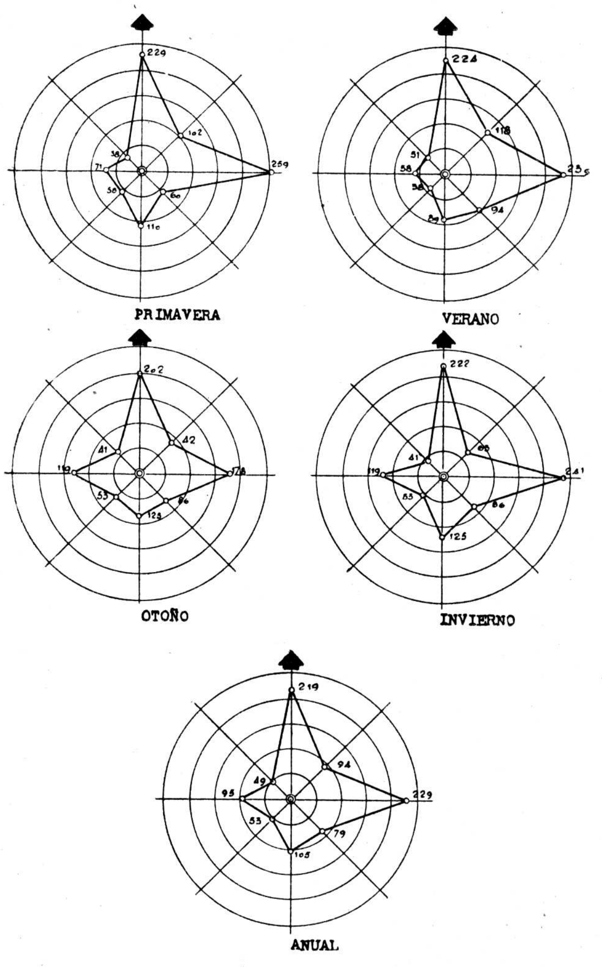


Fig. 1—DIAGRAMA DE FRECUENCIA DE VIENTOS

Tomados en escala de frecuencia de 1000, en base a las observaciones efectuadas por la Dirección de Meteorología de la Capital en el Puerto de Buenos Aires, durante el período que va de 1937 a 1941.

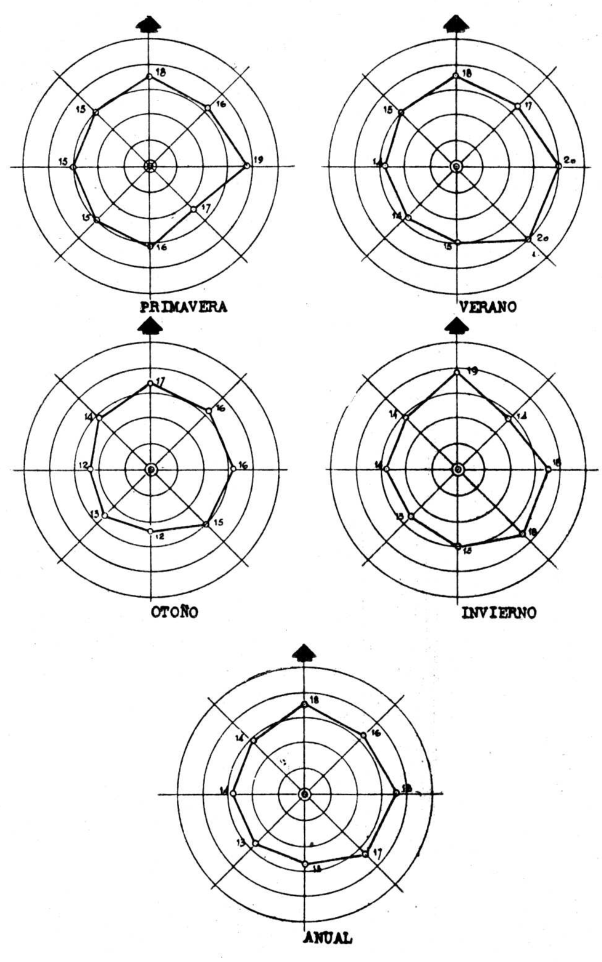


Fig. 2—DIAGRAMA DE INTENSIDAD DE VIENTOS

Valores en km/hora, tomados en base a las observaciones realizadas por la Dirección de Meteorología en el Puerto de Buenos Aires, en el período que va de 1937 a 1941.

Lo mismo se desprende de la observación del diagrama anual de intensidades, comparado con los parciales de las cuatro estaciones, que arrojan promedios de velocidad que varían entre los 14 y los 20 kilómetros por hora, es decir, se trata de vientos suaves y moderados, de fuerza 3 y 4 según la escala de Beaufort. (Fig. 2).

En lo que se refiere a la formación de brumas naturales, podrá apreciar en la planilla que sigue anexada las condiciones de visibilidad en la zona elegida para emplazamiento del aeropuerto. Sólo restaría agregar ahora que de las características topográficas del lugar se desprende la ausencia de alteraciones atmosféricas importantes, según lo comprueban las observaciones realizadas en ese sentido. (Figuras 3 y 4).

PLANILLA DE VISIBILIDAD

Escala de visibilidad	50 mts.			50-200			200-500			500-1000			1000-2000			2000-4000			4000-10000			10000-20000			20000-50000			más de 50000		
Horas	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20	8	14	20
ENERO				1									1			5	2	8	22	15	68	62	76	47	23	31	3	10		
FEBRERO													1			5		3	23	14	64	49	62	43	22	37	3	13		
MARZO									1				2		1	13	3	29	46	28	73	72	87	51	15	35	1	5		
ABRIL	1								1				7	2	2	18	4	41	52	28	61	46	81	44	23	33		3	1	
MAYO			1	8	3	3	6	2	1	5	7	3	8	3	3	23	11	43	53	39	67	42	73	34	14	23		1		
JUNIO	3	1		6	3	1	4		1	2	3	5	12	3	6	22	17	38	55	32	73	19	56	13	13	26	13	4	3	
JULIO	3			8	3		1	1	1	5	1	6	14	7	6	29	13	52	58	42	62	25	71	27	6	16	1	8		
AGOSTO	2						4		1	4	3	5	10	3	4	24	13	43	61	46	76	39	80	26	6	10		5		
SETIEMBRE	1			1			1			2			2		2	18	8	37	62	40	72	42	78	41	10	22		11		
OCTUBRE							1						1	1		18	35	6	57	33	82	60	99	35	13	17	1	6		
NOVIEMBRE										1			1			13	7	13	54	28	102	55	81	29	16	33	4	9		
DICIEMBRE					1	1	1						1			11	6	30	40	20	88	58	89	27	30	35	9	14	4	
TOTALES																													8	

Los datos que se consignan corresponden a frecuencias mensuales de visibilidad. Las distancias están dadas en metros, y las observaciones, fueron recogidas por la Dirección de Meteorología en el Puerto de la Capital, en el período 1937-1941.

POSIBILIDAD DE ATAQUE DESDE EL AIRE

Establecida la condición de objetivo militar importante para el aeropuerto, debe tenerse en cuenta esta característica y la posibilidad de que el campo sea atacado por aviones enemigos. Al margen de los organismos de defensa de tipo activo, cuyo análisis no viene al caso, una ubicación adecuada puede hacer más fácil la defensa y disminuir los destrozos causados por la agresión.

La zona elegida, debido a su poca densidad de población y a su edificación de escasa importancia, resulta más adecuada para la ubicación del campo de vuelo, ya que los destrozos causados por el ataque, en las inmediaciones del aeropuerto, siempre serán menos graves que en el caso de un emplazamiento mucho más populoso. También resulta conveniente su alejamiento de otros objetivos militares atacables desde el aire, como pueden serlo las usinas eléctricas de Puerto Nuevo, la zona portuaria, las terminales ferroviarias, etcétera.

Se podría alegar que en la vecindad del aeropuerto se halla establecida la toma de agua de Obras Sanitarias de la Nación, y su planta para la purificación del líquido captado, objetivos militares de vital importancia para la existencia normal de la población. Con respecto a esta vecindad cabe consignar lo siguiente: Obras Sanitarias de la Nación se ve abocada actualmente a realizar la ampliación de sus instalaciones, que ya resultan insuficientes para las necesidades del consumo, lo cual hará necesaria la construcción de una o más plantas purificadoras, y sus tomas de agua correspondientes. Actualmente, el servicio centralizado en una sola unidad de aprovisionamiento, deja a la población en el peligro de carecer de agua si son bombardeadas las instalaciones del establecimiento Palermo, o la toma del río.

De manera que razones elementales de defensa militar y de seguridad de los habitantes, aconsejan la descentralización de los servicios en varios establecimientos y tomas, como medio precaucional de asegurar la provisión de agua potable al Gran Buenos Aires. Precisamente en estos momentos, el gobierno ha iniciado una campaña tendiente a prevenir las consecuencias de un ataque desde el aire, y a inculcar en la población la conciencia del peligro aéreo, de manera que sería el momento propicio para que las nuevas construcciones que debe realizar Obras Sanitarias de la Nación se ejecutaran teniendo en cuenta las situaciones que se detallan más arriba.

Todavía, en lo que se refiere a las ventajas del emplazamiento respecto a un ataque aéreo, debe agregarse que la Escuela de Mecánica de la Armada, situada a corta distancia del campo de vuelo, puede ser utilizada como base de operaciones y alojamiento de las fuerzas encargadas de la defensa del campo, en el caso de una agresión enemiga.

CLARIDAD DEL BALIZAMIENTO NOCTURNO.

La ubicación propuesta permite la realización de un sistema de señalamiento nocturno del aeropuerto, de manera que no sea confundido con otros sistemas luminosos de demarcación. El alejamiento de la zona portuaria, cuya red de balizamiento podría mover a errores, y la ausencia de letreros luminosos de propaganda u otras señales capaces de prestarse a confusiones, aseguran la claridad del sistema de señalamiento nocturno del campo.

AUSENCIA DE NIEBLAS ARTIFICIALES.

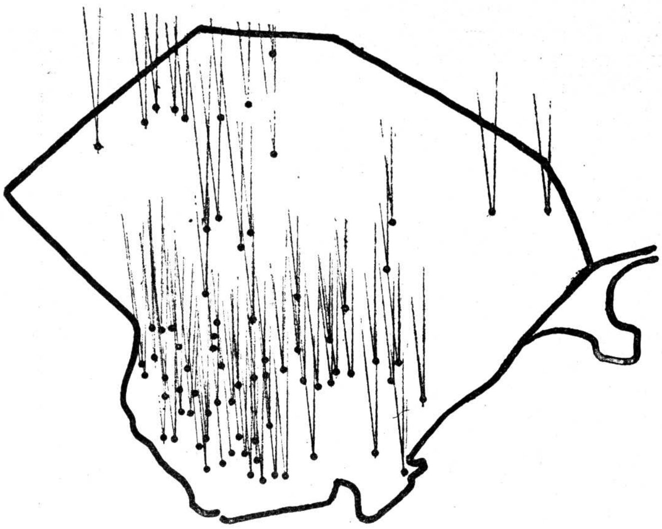
El centro fabril de nuestra Capital, situado en su zona sur, y toda la gran planta industrial de Avellaneda, constituyen zonas de permanente niebla artificial que dificultan la aeronavegación. Asimismo, el Puerto de la Capital y las usinas de la CADE y la CIAE, son otras tantas productoras de humos de gran importancia. Todas estas fuentes de niebla seca no sólo afectan la zona de su ubicación, sino que los humos, siguiendo en su trayectoria una amplísima área de dispersión, según son arrastrados por los vientos dominantes, de direcciones perfectamente determinadas, constituyen a gran distancia de la fuente originaria, un factor de efectos perjudiciales para los aviones en vuelo.

Por ello interesa la realización de un diagrama de humos, que demuestra cómo la zona elegida para el emplazamiento, además de estar exenta de núcleos fabriles en su vecindad, se mantiene al margen de las áreas influenciadas por los vientos dominantes, en su arrastre de referencia. (Fig. 4).

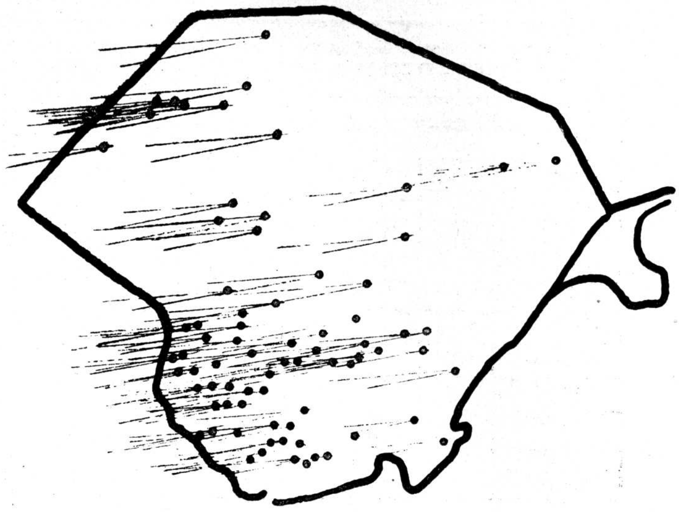
PROPIEDAD DE LOS TERRENOS.

Dado que todo el aeropuerto se levantará sobre terrenos ganados al río, y por lo tanto de propiedad fiscal, no habrá que realizar ninguna erogación para expropiar superficies particulares. Claro está que podría argumentarse que a cambio de esa economía producida por la no expropiación de tierras privadas se necesitará un apreciable desembolso para el rellenamiento de la superficie necesaria, hasta dejarla en condiciones de uso. Sin embargo, las cifras que se acompañan son demostrativas del bajo costo del terreno así preparado, por comparación con el valor de cualquier otro emplazamiento sobre tierra firme, a cuyo dominio se hubiera llegado por la expropiación.

DISPERSION DE LOS HUMOS SOBRE LA CIUDAD



EFECTOS DEL VIENTO ESTE



EFECTOS DEL VIENTO NORTE

Figuras 3 y 4

Según cálculos de la Primera Comisión de Emplazamiento:

1 hectárea cuesta $ 120.000 ($ 12 el metro cuadrado).

Según cálculos de la Segunda Comisión de Emplazamiento:

1 hectárea cuesta $ 110.000 ($ 11 el metro cuadrado).

Es de hacer notar que en ambos casos se incluyen los muros costaneros perimetrales, es decir, se considera listo el terreno para recibir las construcciones.

DIFICULTADES DEL EMPLAZAMIENTO

Analizaremos seguidamente las dificultades que presenta la ubicación propuesta, y las soluciones aconsejadas para cada una de ellas, por el estudio en particular de los diferentes problemas.

RELLENAMIENTO DE LA SUPERFICIE.

Hemos hablado ya de lo ilógico que resulta en nuestro país echar mano al rellenamiento de zonas fluviales para conseguir la superficie necesaria al campo de vuelo. Pero ante la absoluta realidad de que no existen espacios libres dentro de la capital, o próximos a ella, de las características que requieren las obras a realizarse, la única solución está en la creación artificial de esa superficie de que hoy se carece, para lo cual el Río de la Plata brinda espacio en abundancia. Este problema del rellenamiento, constituye la primera dificultad, y tal vez la mayor.

Para habilitar el área necesaria, es menester un volumen de 50 millones de metros cúbicos de material rellenante Este cálculo está basado en las cotas de profundidad del río y en la necesidad de que el nivel del relleno alcance una cota de 5.00 metros que asegure la no inundación del campo en caso de crecientes extraordinarias, habiéndose tomado como referencia, la mayor creciente del estuario, registrada el 14 - 15 de Abril de 1940, en cuya oportunidad el nivel del agua alcanzó 4,70 mts.

El plano de profundidades del río demuestra además que la zona a rellenar está constituída por fondos de escasa profundidad, situación que favorece los trabajos a realizar. Conviene también considerar que el trazado de la Costanera Norte, desde la calle Pampa hasta el deslinde municipal, y su continuación en terrenos de la Provincia de Buenos Aires, según estudios existentes anteriores a la proyectada ubicación del aeropuerto en esa zona, insumiría un relleno para la realización de esas obras que oscilará en los 12 millones de metros cúbicos, cifra que corresponde restar, por lo tanto, de los 50 millones que demanda la habilitación de la superficie de vuelo. De esta manera, el volumen real a rellenar se reducirá a 38 millones de metros cúbicos aproximadamente. (Fig. 5).

Este material rellenante, será extraído del fondo del río, y para ello no bastará el plantel de dragado que mantiene en actividad la Dirección General de Navegación y Puertos, ya que el volumen extraído por sus dragas en las zonas vecinas a la que es necesario rellenar llega escasamente a 2 millones de metros cúbicos anuales. Además hay que prever el asentamiento natural que se producirá al rellenar la superficie, debido a la naturaleza del material usado, lo cual obligará a un relleno ulterior, hasta alcanzar la cota definitiva de 5.00 metros a que nos referíamos más arriba.

Respecto a este problema, es interesante la lectura del informe producido por la Segunda Comisión, que presidió el Dr. Samuel Bosch, que considera la posibilidad de afectar a la tarea un equipo de dragas construído especialmente en el extranjero, las cuales posteriormente podrían ser incorporada al plantel de la Dirección de Navegación y Puertos, de manera que su costo sólo incidiría parcialmente en las obras del aeropuerto. Todo este trabajo de relleno, siguiendo el informe citado, demandaría alrededor de 6 años, a los cuales habría que agregar dos años más hasta la consolidación definitiva del terreno.

Podría parecer que un campo de vuelo preparado en estas condiciones no resistiría el peso de los grandes aviones de trasporte en uso en la actualidad, y de los más grandes aún que producirá la evolución de la técnica aeronáutica. Respecto a ello creemos conveniente citar algunos ejemplos en el orden internacional que demuestran la practicabilidad de la solución que se aconseja. El aeropuerto de Washington, uno de los mayores del mundo, se halla asentado sobre terrenos cuyas tres cuartas partes fueron ganadas al río Potomac, mediante relleno. La preparación del campo fué dirigida por el coronel Robert S. Thomas, ingeniero militar de los Estados Unidos. Se comenzó por consolidar con materiales de mayor densidad la zona destinada a las pistas, completándose la labor con el rellenamiento de la superficie restante, mediante las arenas dragadas al río Potomac.

En Nueva Orleans, el aeropuerto Sushan, ubicado sobre un lago, es otro ejemplo de campo de aviación realizado mediante el relleno de superficies ganadas al agua. En nuestro continente, otro ejemplo que demuestra esa posibilidad, lo

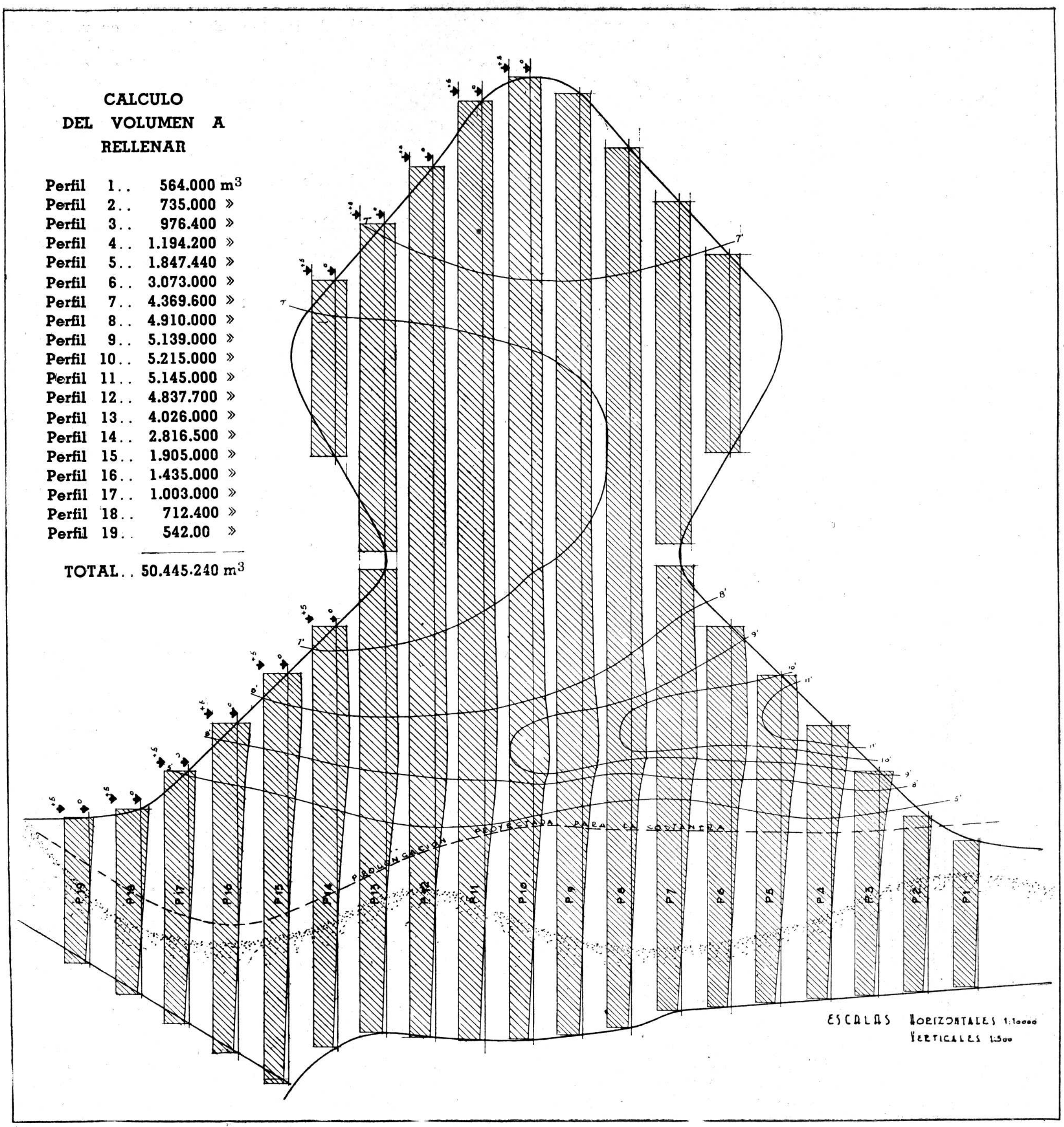


Figura 5

constituye el aeropuerto de Santos Dumont, sobre la bahía de Río de Janeiro.

Actualmente, las necesidades de la guerra porque se atraviesa, han obligado a los Estados Unidos a la habilitación de numerosos campos de aviación distribuídos en forma estratégica en todo su territorio. Se presentaron así numerosos casos de emplazamientos sobre terrenos pantanosos, que eran los únicos de que se podía disponer en determinadas regiones, especialmente en el Este del país, lográndose sin embargo la perfecta estabilización del suelo, capaz de permitir luego el trazado de pistas y la fundación de los edificios.

Estos ejemplos son claramente demostrativos de la posibilidad que existe de realizar obras del tipo citado. Repetimos que no es la solución lógica entre nosotros, pero sí el único recurso capaz de suplir la falta de espacios libres dentro de la metrópoli, o próximos a ella.

UBICACION DE LA TORRE DE TOMA DE OBRAS SANITARIAS DE LA NACION

El emplazamiento actual de la torre de toma, situado a la altura de la calle Pampa, a unos 1.000 metros aguas afuera del murallón del Ferrocarril del Estado, consulta zonas de profundidad algo mayores que las comunes. Como consecuencia en ese lugar se produce una corriente que alcanza cierta velocidad, comparada con el resto de la masa líquida que

la rodea (corriente del Capitán), la cual asegura aunque en grado pequeño, alguna mayor limpidez del agua captada en ese lugar. La creación de la península artificial que demanda el aeropuerto, dejará a la toma de agua en zonas de muy poca velocidad de corriente, y por lo tanto, el líquido captado no será de la limpidez relativa del actual, aunque el inconveniente no afecta en mayor grado el sistema de aprovisionamiento de agua a la capital.

Pero Obras Sanitarias de la Nación, estudia actualmente la ubicación de nuevas tomas de agua, complementadas con la instalación de plantas purificadoras, que salven las dos grandes dificultades que se presentan ahora: producir la cantidad de agua necesaria para el consumo de la población, y asegurar el aprovisionamiento aún en el caso de grandes bajantes del Río de la Plata. La toma actual, y la planta purificadora del establecimiento Palermo, son capaces de suministrar diariamente hasta 1.250.000 metros cúbicos de agua potable cifra que podría elevarse hasta 1.500.000 metros cúbicos introduciendo algunas mejoras en las instalaciones. La producción actual no alcanza ya a las necesidades del consumo en los días más calurosos del verano, en los cuales la demanda líquida alcanza sus cifras más elevadas. Por otra parte, los umbrales de la toma de agua, situados a la cota 8,90 (O. S. N.), han quedado en seco en repetidas oportunidades (1920, 1929, 1937) en que el nivel del estuario alcanzó alturas mínimas, produciendo a la población las consiguientes molestias.

Obras Sanitarias de la Nación ha estudiado el problema de abastecer de agua al aglomerado bonaerense hasta el año 1970 época para la cual se calcula una población de 6.300.000 habitantes Esa cifra demandará una o varias plantas purificadoras, capaces de producir diariamente 4.000.000 de metros cúbicos de agua potable. Los estudios hechos por la repartición sobre la posibilidad de emplazamiento de las nuevas plantas, consideraron las zonas de Anchorena, Saavedra y Palermo, habiéndose preferido finalmente esta última, por su proximidad al actual establecimiento Palermo. Las nuevas instalaciones, requerirán, como es lógico, nuevas tomas de agua ubicadas convenientemente.

En la actualidad ya ha sido estudiado un nuevo sistema de captación de agua cuya construcción se realizará a breve plazo,, y que consiste en el dragado de un canal artificial, perpendicular a la costa, hasta la cota de 6.00 metros (O. S. N.) y que estará situado unos 100 metros agua arriba de la toma actual. Este canal estará protegido por dos escolleras marginales en una longitud de 350 metros, medidos desde el murallón del Ferrocarril del Estado hacia el interior del río, y a partir de esa distancia el canal se internará sin esa defensa, conservando siempre la cota de 6.00 metros. El agua llegará así por gravitación al pie del Establecimiento Palermo para ser purificada. Esta obra de captación de nuevo tipo, contempla dos necesidades importantes: en primer lugar asegura agua a la Capital aún en el caso de grandes bajantes en el río, y en segundo lugar, sus características la hacen mucho menos vulnerable en caso de ataque aéreo, que el sistema actualmente en uso.

De todo lo detallado más arriba, se desprende claramente la necesidad de nuevas instalaciones para el suministro de agua al Aglomerado Bonaerense. Corresponderá entonces que las nuevas instalaciones proyectadas contemplen el emplazamiento de la gran saliente artificial que será necesaria para las obras del aeropuerto. El momento es propicio, ya que Obras Sanitarias de la Nación está estudiando seriamente la índole de modificaciones a introducir en su actual sistema de asoleamiento y purificación.

DESEMBOCADURA DE LOS ARROYOS QUE DESAGUAN EN LA ZONA

En la costa metropolitana del río de la Plata, frente al lugar elegido para emplazamiento del aeropuerto, desaguan tres arroyos cuyo entubamiento data de época reciente. Son ellos el Vega, el White y el Medrano, enumerados en el orden en que se los encuentra a medida que se avanza hacia el límite del municipio, y cuyas respectivas desembocaduras se hallan actualmente bajo las vías del Ferrocarril del Estado.

El rellenamiento de la superficie del campo de vuelo, exigirá la prolongación de los tres pluvioductos en una longitud aproximada de 2.500 metros, para lo cual, el conducto que los reuna irá avanzando bajo el lecho del río según una inclinación que asegure por gravedad el escurrimiento del líquido, hasta desembocar en una especie de fuente dentro del estuario, ya que la pendiente hidráulica lo permite. Al respecto, son ilustrativos los estudios realizados por el Ingeniero Ivanissevich, que transforma la desembocadura de esos conductos dentro del río en fuentes que pueden constituir motivos ornamentales.

Otro principio de solución podría ser el retirar la toma de agua actual hacia el interior del río, y hacer desaguar los conductos próximos a la costa, a la altura de la calle Monroe, solución que actualmente no es factible, por la presencia de la toma de agua, que estaría en una vecindad peligrosa respecto a los pluvioductos. Con respecto a la situación presente, cabe agregar que la desembocadura de los arroyos se produce en la vecindad de la toma, especialmente en el caso del arroyo Vega, con la posibilidad de contaminación del agua captada en esas condiciones, aunque cabe aclarar que en la desembocadura de los tres arroyos mencionados se practican inyecciones de cloro en la masa líquida que anulan los efectos de los posibles agentes de infección del tipo tífico. Al llegar aguas adentro la desembocadura de esos arroyos, o en su defecto, al internar en el río la toma actual, se anularán los efectos de esa vecindad molesta y se estará por lo tanto en condiciones más ventajosas en lo que a calidad del agua recogida se refiere.

EL ACTUAL CANAL COSTANERO.

La traza del canal costanero, que se extiende más o menos paralelamente a la costa, a una distancia aproximadamente de 1.200 metros de ella, podría parecer un inconveniente para el desarrollo de las obras del aeropuerto, ya que este invade el trazado del citado canal, obligando a buscarle nueva ubicación. Sin embargo, el canal costanero actual resulta sólo un inconveniente de importancia relativa, por las razones que pasamos a detallar:

Actualmente se halla prácticamente abandonado, pues existe el propósito de darle otra ubicación, habiendo confeccionado la Dirección General de Navegación y Puertos diversos proyectos al respecto. Debido a que no se draga está casi totalmente embancado, habiéndose perdido sus veriles, y sólo resulta navegable para embarcaciones de cierto calado relativo, en momentos de creciente del estuario que aseguren una mayor profundidad. Este canal atiende el tráfico fluvial entre el Delta y la Capital, cuyo tráfico es escaso y se hace con embarcaciones de reducidas dimenciones.

En la actualidad, la citada Dirección de Navegación y Puertos considera la nueva ubicación del canal costanero, como una obra diferida a largo plazo, y ha preferido, como solución temporaria, el dragado a 25 pies del canal de Martín García, que sirve de acceso al Delta por la boca del Guazú. Siempre con respecto al canal costanero es de hacer notar que no existe un canal propiamente dicho, sino una serie de profundidades naturales que fueron aprovechadas para su realización. De la observación de un plano de profundidades del río en esta zona surge la comprobación de que más o menos a la altura del muelle de Anchorena, la corriente se bifurca en dos direcciones: una, en zonas más profundas, cuya traza sigue el canal costanero actual, y otra, de profundidad algo menor, que se abre de la costa, hasta alcanzar una distancia de 4.000 metros a la altura del kilómetro 13.

El emplazamiento de una saliente artificial como sería a necesaria para ubicar el aeropuerto, alteraría el régimen natural del río, pero en forma tal que favorecería las obras de un nuevo canal costanero, situado aguas afuera del actual, a una distancia que consulte las necesidades demandadas por el campo de vuelo. En efecto, la corriente de mayor velocidad, que actualmente fluye paralela a la costa, se desviaría aguas afuera por la presencia de la península

artificial, buscando las profundidades naturales del fondo del río, y su trabajo acentuaría esas profundidades, dejando preparado el terreno para las obras del nuevo canal a construir.

FORMA Y DIMENSIONES DEL CAMPO

Para el trazado de las pistas de vuelo, y como consecuencia de él, la forma y dimensiones del campo, se tomaron como básicos los siguientes elementos de juicio:

1º Orientación de las pistas de manera de tener sendas

3º Longitud de pistas de 3.000 metros efectivos en cualquier dirección de vuelos.

4º Posibilidad de llegar al desarrollo del plan total previsto, por etapas sucesivas, de manera que la superficie del campo de vuelo pueda ir creciendo en forma paralela a las demandas de las necesidades.

Asimismo se trató también de reducir al mínimo la superficie destinada a recibir las pistas, como medio de ahorrar gran margen en el volumen a rellenar (factor compacidad del campo).

Dadas las características del régimen de vientos del lugar, que señalan como dominantes a los vientos del Norte y del

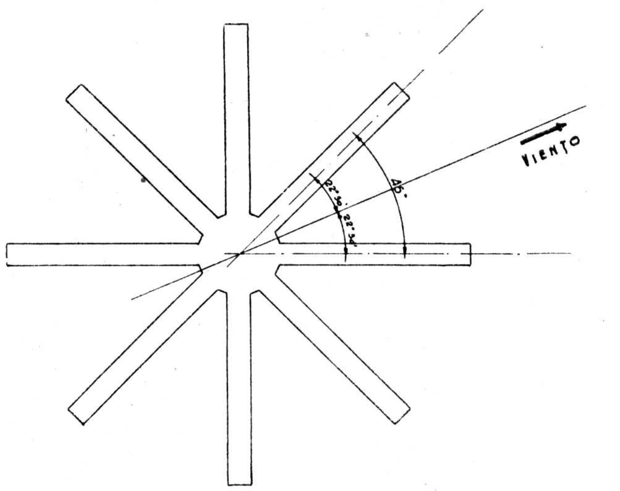


Fig. 6—EL ARREGLO A CUATRO PISTAS

El ángulo entre la dirección de aterrizaje o despegue, y la dirección del viento, no excede nunca los 22º 30'.

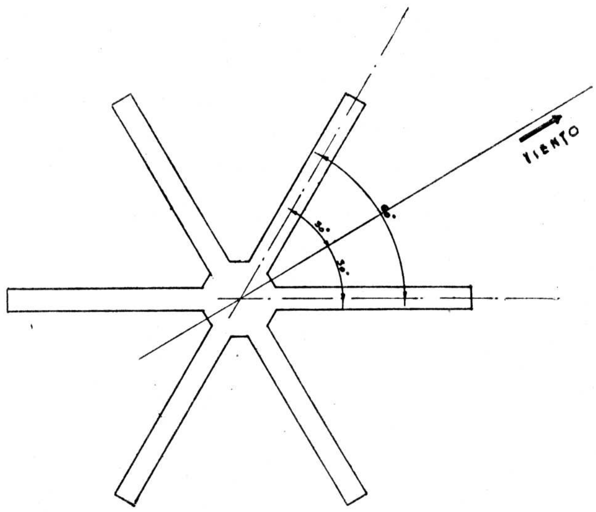


Fig. 7—EL ARREGLO A TRES PISTAS

El ángulo entre la dirección de aterrizaje o despegue, y la dirección del viento, no excede nunca los 30º.

de vuelo paralelas a los dos vientos dominantes de la zona, Norte y Este.

2º Disposición de las pistas de modo que los aviones no sobrevuelen los obstáculos verticales de la vecindad; estadio de River Plate y antena de Radio Splendid.

Este, se dispusieron dos pistas en esas direcciones, y las otras dos restantes, cruzando perpendicularmente a las anteriores. Con la disposición adoptada de cuatro pistas que se cruzan, se tienen ocho direcciones sobre el campo, es decir, que con esa disposición se asegura el ascenso y descenso de los

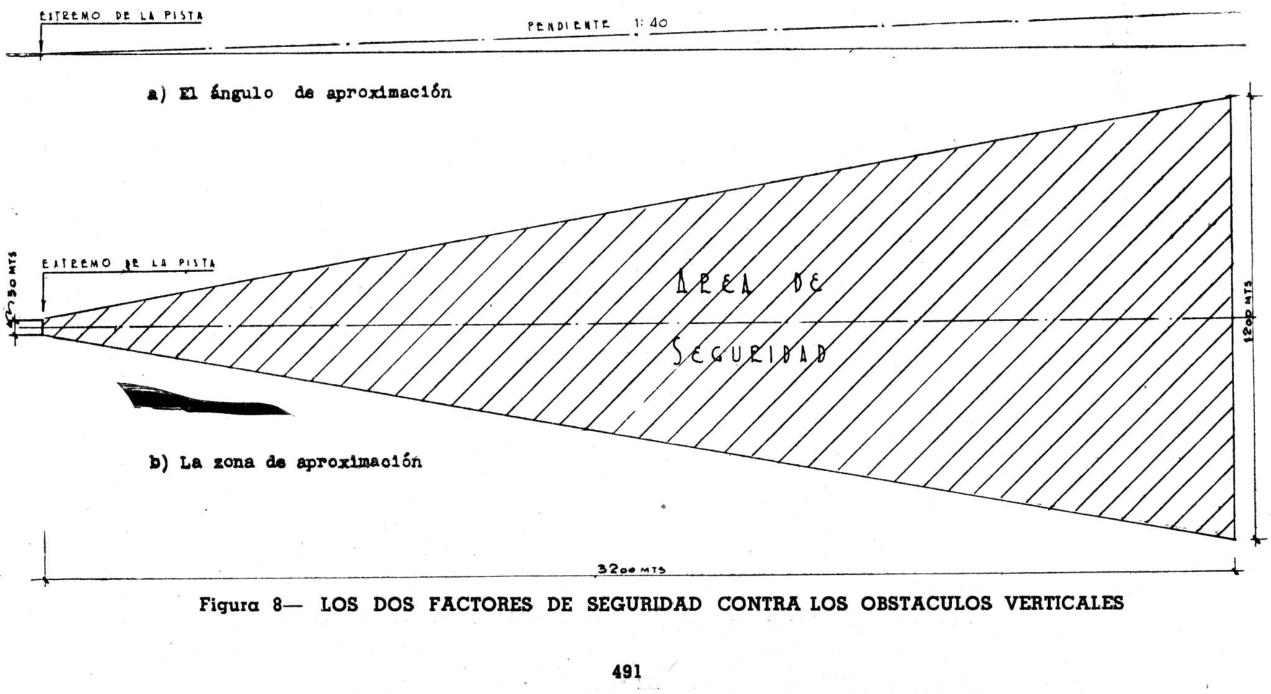


Figura 8— LOS DOS FACTORES DE SEGURIDAD CONTRA LOS OBSTACULOS VERTICALES

aviones en una dirección tal, con respecto al viento que sople, que no formará nunca un ángulo mayor de 22º 30', a cual es una de las condiciones exigidas por los reglamentos norteamericanos para clasificar al aeropuerto como de primera categoría. Fig. 6.

En la práctica, tan útil como el arreglo a cuatro pistas, resulta la ubicación de sólo tres. El especialista americano John Walter Wood es partidario de ésta última solución, con lo cual, el ángulo a que hacíamos referencia más arriba aumentará a 30º. Fig. 7.

Pero esas dos diferencias angulares pasan prácticamente desapercibidas aún para los pilotos más avezados. De manera que un arreglo a tres pistas, tiene sobre el de cuatro, la ventaja de la economía en la construcción de pavimentos artificiales, y además, la facilidad con que se acomodan tres pistas, en lugar de cuatro, con respecto a los obstáculos verticales que rodean al aeropuerto. Sin embargo, si se ha optado por el arreglo a cuatro pistas, ha sido para mantener la condición de primera categoría a que hacen referencia las reglamentaciones americanas.

En lo que se refiere a la seguridad de vuelo, con respecto a todos los obstáculos verticales de la zona, se ha seguido la reglamentación exigida por el Civil Aeronautic Board de los EE. UU. por considerarla la más exigente, aplicando a cada una de las pistas la reglamentación establecida para el vuelo a ciegas. Con ello, todas las pistas del campo se hallan prácticamente habilitadas para ser usadas en momentos de visibilidad cero, es decir, en las peores condiciones.

Esta reglamentación americana adopta como normas de seguridad de mayor importancia, dos factores: el «ángulo de aproximación» y las «zonas de aproximación». Se establece como ángulo de aproximación en condiciones de seguridad, una recta de pendiente 1 : 40 con respecto a la horizontal. Esta relación de 1:40 se comienza a establecer en un punto situado a 4.500 pies de origen de la pista (1.350 metros) pero en el proyecto presentado, el arranque de este ángulo ha sido trasladado al final de cada pista, es decir, en condiciones mucho más severas que las exigencias reglamentarias.

Las zonas de aproximación están constituídas por áreas trapezoidales, de un ancho de 100 pies (30 metros) en la terminación de la pista, el cual va aumentando hasta alcanzar un valor máximo de 4.000 pies (1.200 metros) medidos a una distancia de dos millas del final de la pista (3.200 metros). El eje de esta área de aproximación es la prolongación del eje de la pista de vuelo que se considera. (Fig. 8).

Dentro de esta área de seguridad, y del ángulo de referencia de 1:40 no se toleran obstáculos verticales de ninguna naturaleza. Estas condiciones de seguridad están referidas a las pistas en la zona de su prolongación, es decir, en aquellas partes del aeropuerto donde el tráfico aéreo ha de ser más frecuente. Fuera de estas zonas, la reglamentación americana establece como ángulos de aproximación la relación 1:10 como norma para la seguridad de los aviones. Como medida complementaria, corresponderá agregar una legislación adecuada que reglamente la altura de las construcciones en toda la vecindad del aeropuerto, tal como se ha hecho en las ciudades europeas y americanas que cuentan con aeropuertos dentro de ellas o en su proximidad.

Se ha fijado también como condición ineludible una longitud de pistas de 3.000 metros en todos los casos. Si bien en la actualidad resulta excesiva esa dimensión, hay que prever que el progreso técnico, que avanza en forma rapidísima, producirá en breve plazo aviones que por su tamaño necesitan largos carreteos antes de su despegue del campo. Esa longitud de 3.000 metros contempla no sólo el espacio necesario para el carreteo previo al vuelo, sino también la posibilidad de una «panne» al avión en el momento de despegar, que obligue a detener su carrera, en cuyo caso es necesario un margen de pista largo, capaz de facilitar esa detención.

Pero si bien es cierto que el progreso aeronáutico asegura como cosa cierta a corto plazo el uso de aviones que sobrepasen las 100 toneladas de peso, y que necesiten largos carreteos previos para elevarse, no se puede olvidar que ese mismo progreso aeronáutico puede traer aparejados los medios capaces de hacer innecesario un carreteo a lo largo de una pista de 3.000 metros. Actualmente, el autogiro, que se eleva prácticamente según la vertical, y el uso de catapultas, son un ejemplo de esa posibilidad. Claro está que ésta última solución de la catapulta no puede ser adoptada para el caso de aviones de comercio, por su gran peso, y principalmente, por las condiciones fisiológicas que deberían reunir los pasajeros; pero no debe descartarse el hecho de que otras innovaciones futuras reduzcan en sumo grado los carreteos en tierra, haciendo innecesarias las pistas de mucha longitud.

Por esa razón, sería un error la construcción del aeropuerto

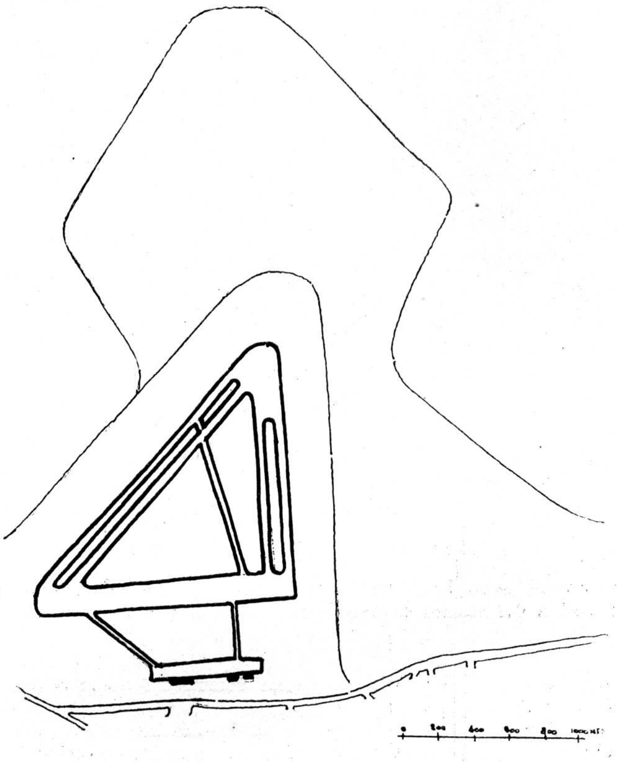


Fig. 9—LA PRIMERA ETAPA

Volumen a rellenar: 23 millones de m^3.
Superficie: 356 hectáreas.
Longitud de pistas: 2.000, 1.500 y 1.470 metros.

directamente según su plan total, pués se correría el riesgo de que en un futuro cercano las grandes dimensiones contempladas no sean necesarias, además de oponerse también a ello aspectos de índole económica. Se impone entonces la realización de la obra por etapas, a medida que las necesidades vayan exigiendo nuevas ampliaciones.

El plan del aeropuerto se ha estudiado de manera de alcanzar sus características finales a través de tres etapas sucesivas, cuyo detalle es el que se pasa a describir a continuación.

EL PLAN DE REALIZACION

Establecidas las razones de orden técnico y financiero que aconsejan la realización de la obra en varias etapas, corresponde ocuparse del detalle en particular de cada una de ellas. Esta realización en etapas, es por otra parte, característica común en la obra de un aeropuerto, y con arreglo a este procedimiento se ha realizado la construcción de los más importantes campos de vuelo del mundo entero.

PRIMERA ETAPA.

La primera etapa de la construcción tiene una superficie de 356 hectáreas, para la habilitación de las cuales es menester un relleno que alcanza a los 23 millones de metros cúbicos. En esta primera parte de la obra, se habilitan tres pistas de vuelo, cuya longitud alcanza a 2.000, 1.500 y 1.470 metros.

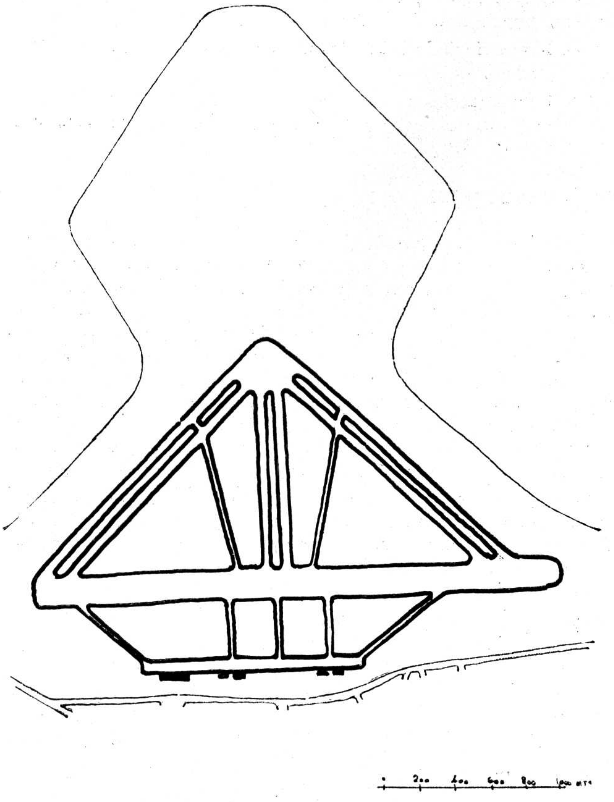


Fig. 10—LA SEGUNDA ETAPA

Volumen a rellenar: 35 millones de m^3.
Superficie: 552 hectáreas.
Longitud de pistas: 3.000, 1.500, 1.500 y 1.470 metros.

Esta última pista, orientada en sentido paralelo a la costa, se ha previsto para las necesidades del vuelo a ciegas, en razón de lo cual su ancho es de 120 metros. (Fig. 9).

Se ha elegido esta pista para el aterrizaje con instrumental debido a que su paralelismo con la zona edificada vecina, evita que los aviones sobrevuelen esas partes, como ocurriría con las demás pistas, y porque ella alcanza en la segunda etapa, su dimensión, total de 3.000 metros. Con respecto a su dirección, que forma un ángulo de 45º con los dos vientos dominantes, cabe destacar que durante la navegación a ciegas la ausencia de vientos es característica, por lo cual ese factor no debe tomarse en cuenta para la disposición de la pista.

Las demás pistas están compuestas por sendas de pavimento artificial de 40 metros de ancho, separadas entre sí por una superficie de césped cuyo ancho es también de 40 metros.

Los límites del campo de vuelo en esta primera etapa, están circunscriptos por la avenida costanera, que bordea todo su perímetro. La escollera marginal que servirá de muro de contención para la zona rellenada, será de características definitivas en la parte que mira al Norte. El resto se desarrollará según obras de tipo provisorio, a la espera de las ampliaciones de la segunda y tercera etapa.

Las construcciones en este primer momento están de acuerdo, por su número y tamaño, con las características de iniciación de las obras. La aeroestación se habilitará sólo parcialmente y los hangares se construirán en la pequeña cantidad que sea necesaria.

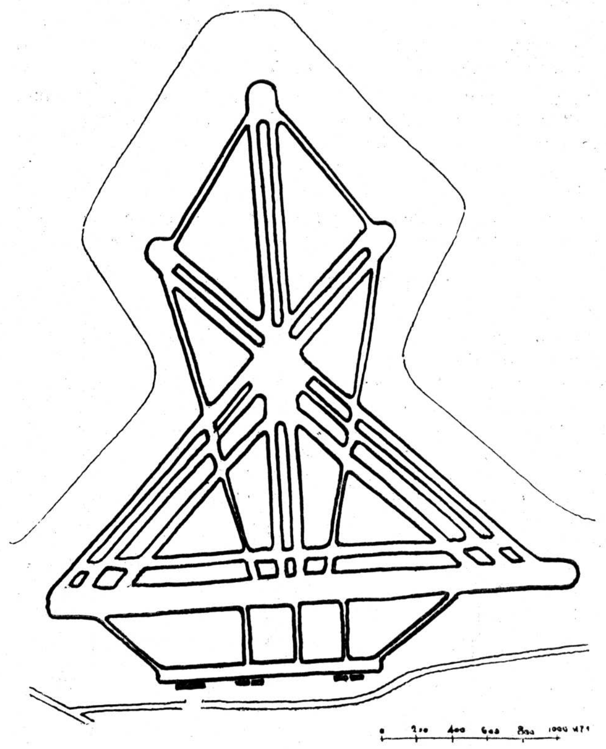


Figura 11—EL PLAN TOTAL

Volumen a rellenar: 50 millones de m^3.
Superficie: 787 hectáreas.
Longitud de pistas: 3.000 metros en las cuatro direcciones.

SEGUNDA ETAPA.

En esta etapa el ensanche se realiza hacia el costado SE. de las instalaciones habilitadas en el primer momento. Se agrega una superficie de 196 hectáreas, merced al rellenamiento de 12 millones de metros cúbicos, con lo cual, el campo, de vuelo habrá alcanzado una superficie de 552 hectáreas. La pista de vuelo a ciegas se prolongará, de manera que en esta etapa alcance sus características definitivas de 3.000 metros de longitud, y se construirá una nueva pista en sentido N-S., de 2.100 metros de largo, de características iguales a las construídas en la primera etapa. (Fig 10).

Respecto al muro costanero, se realizará su rectificación en la zona del ensanche, con características definitivas. Solamente la punta redondeada que se interna en el río, tendrá un muro de tipo provisorio, a la espera de la realización de la tercera etapa. La Avenida Costanera seguirá el nuevo trazado impuesto por la ampliación, y los edificios del aeropuerto aumentarán en número y tamaño de acuerdo a las necesidades.

LA ULTIMA ETAPA.

En la tercera etapa el aeropuerto alcanzará sus características definitivas. Esta vez el aumento de la superficie se

realiza hacia el interior del río, habilitando 235 hectáreas mediante un relleno de 15 millones de metros cúbicos. La superficie total del campo será pues de 787 hectáreas, a la cual se habrá llegado después de rellenar 50 millones de metros cúbicos. (Fig. 11).

En esta etapa final se prolongan las pistas que sólo estaban contruídas parcialmente, de manera de llegar a los 3.000 metros de longitud para todas las sendas de vuelo. Se establecen asimismo, nuevas pistas, de 40 metros de ancho, paralelas a las ya construídas en las anteriores etapas, previendo la necesidad de la llegada y partida de aviones en escuadrilla, sobre todo, en caso de guerra que obligue a la utilización del aeropuerto por la aviación militar.

El muro costanero alcanza su total realización, con una longitud de unos 10.000 metros, y la avenida costanera toma sus características definitivas, bordeando la totalidad del campo, para dirigirse luego hacia el Norte, en terrenos de la provincia de Buenos Aires.

La aeroestación, llega a sus dimensiones totales como así mismo los hangares, y demás edificios auxiliares.

EL HIDROPUERTO

El análisis del tipo de aviones empleado en el tráfico internacional demuestra que el aparato terrestre es usado con gran preferencia sobre el hidroavión, aún cuando se trate de salvar trayectos transoceánicos. Esa preferencia, basada en razones de técnicas aeronáuticas, deja de lado al hidro, cuyo uso va reduciéndose paulatinamente. Este hecho hace que la importancia del hidropuerto sea solo relativa, en un plan de obra como el que nos ocupa, pero sin que ello signifique que no deba darse lugar a instalaciones de este tipo. Además, entre nosotros la construcción del hidropuerto nunca será un problema difícil, ya que para el acuatizaje lo fundamental es la superficie de agua necesaria, complementada con la construcción de escolleras, y nuestro Río de la Plata, por sus características apropiadas hará siempre viable la solución.

En el proyecto que se presenta, ha aprovechado la saliente artificial creada para el campo de vuelo, ya que ella da origen a un gran espejo de agua fácil de complementar con una escollera, que a la vez que asegura totalmente la tranquilidad de la zona de acuatizaje, desvía la corriente hacia el interior del río, facilitando así el arrastre de todas las materias que lleva el agua, evitando su depósito sobre el costado norte del aeropuerto, y su descomposición posterior, con los inconvenientes fáciles de prever.

La zona de aguas tranquilas así creada, que será necesario dragar hasta una profundidad de 3 metros en aguas medias, afecta una forma aproximadamente circular, con un diámetro de 2.100 metros, y una longitud máxima de corrida, en el sentido de E-O., de 2.500 metros. De esta manera, el hidropuerto, funcionando anexo al aeropuerto se beneficia con la serie de servicios comunes para uno y otro sistema, evitando su duplicación, como ocurriría en el caso de que los dos tipos de instalaciones se hubieran establecido separadamente.

No se ha establecido torre de amarre para dirigibles, por considerar que este tipo de aeronave ha sido prácticamente dejado de lado, debido a los inconvenientes y peligros que su uso ha puesto en evidencia en otros países.

LOS EDIFICIOS

Delineadas las pistas y la forma del campo, corresponde entrar a considerar la ubicación de los edificios, y su emplazamiento en relación a las sendas de vuelo. Esta ubicación de las construcciones deberá estar siempre en función del trazado de las pistas, ya que sería error supeditar estas, que son el elemento fundamental, al emplazamiento de los edificios.

El programa de las construcciones del aeropuerto abarca edificios de tamaño y funciones completamente diferentes, desde la aeroestación y los hangares, de grandes dimensiones, hasta las pequeñas construcciones de importancia secundaria destinadas a servicios auxiliares, como son los puestos de incendio y los depósitos de diversa categoría. Al ubicar las construcciones se ha tratado de que éstas no sean sobrevoladas, es decir, que no se hallen situadas en la prolongación de las pistas. Además todos los edificios se han ubicado paralelamente a la costa y vecinos a ella para conseguir:

1º Mayor margen de seguridad para la pista de vuelo a ciegas, paralela a las construcciones.

2º Mayor facilidad de cimentación, por la proximidad del terreno firme.

3º Facilidad de acceso por medios terrestres de locomoción, mediante la calle que corre paralela a las vías del Ferrocarril del Estado.

LA AEROESTACION.

El problema que presenta la aeroestación es similar al de cualquier edificio que sirva de terminal a un medio de transporte, ya sea terrestre o acuático. Lo fundamental radica en la perfecta separación de las circulaciones de diversos tipos que se producen: pasajeros que llegan, pasajeros que parten, cargas y correspondencia de ida y vuelta, visitas que no utilizarán los aviones, vehículos terrestres, etc. Y hay que tener en cuenta que todas esas circulaciones deben realizarse sin cruces ni demoras, ya que el pasajero que llega o parte lo hace siempre con urgencia de tiempo, y es necesario asegurarle la mayor facilidad para su desplazamiento.

Hay que tener en cuenta también que el movimiento de los aviones puede realizarse con varios aparatos que llegan o parten simultaneamente, en forma parecida a lo que ocurre

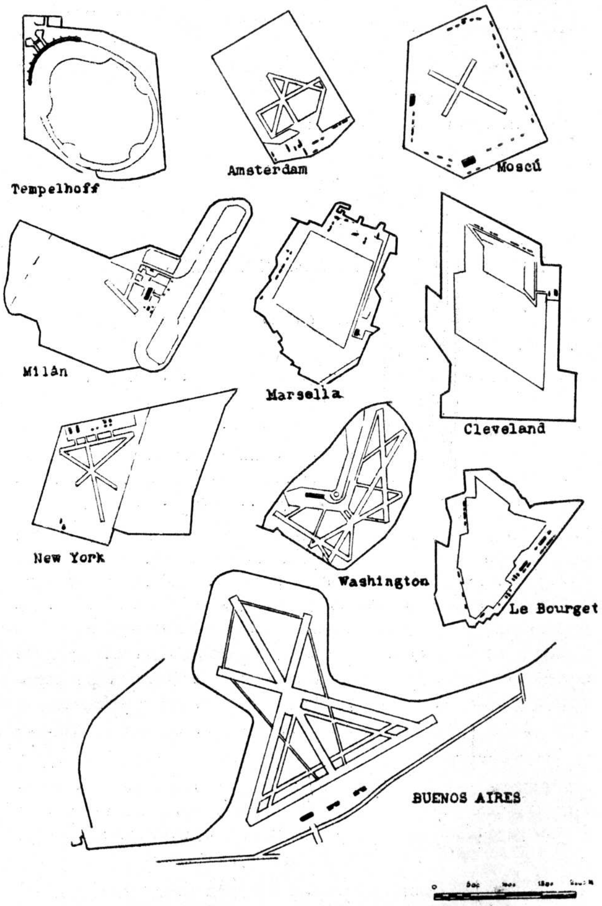
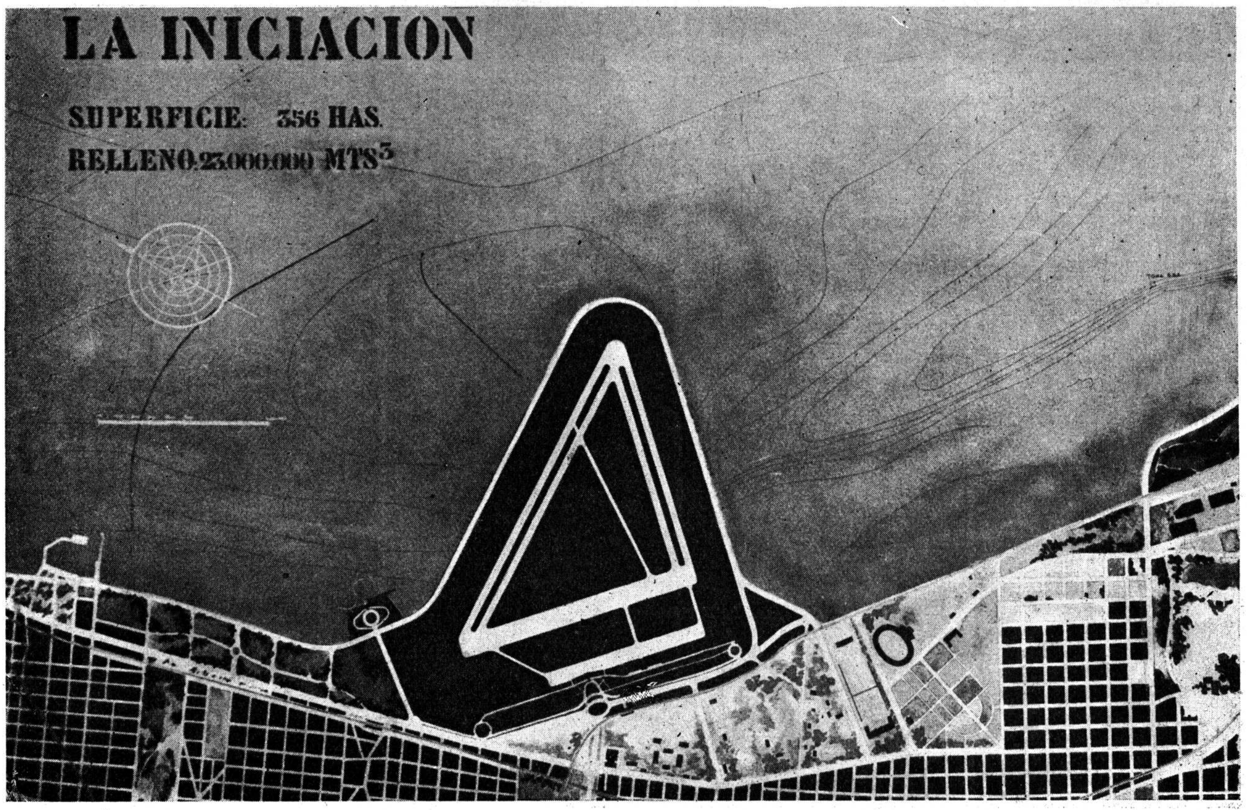
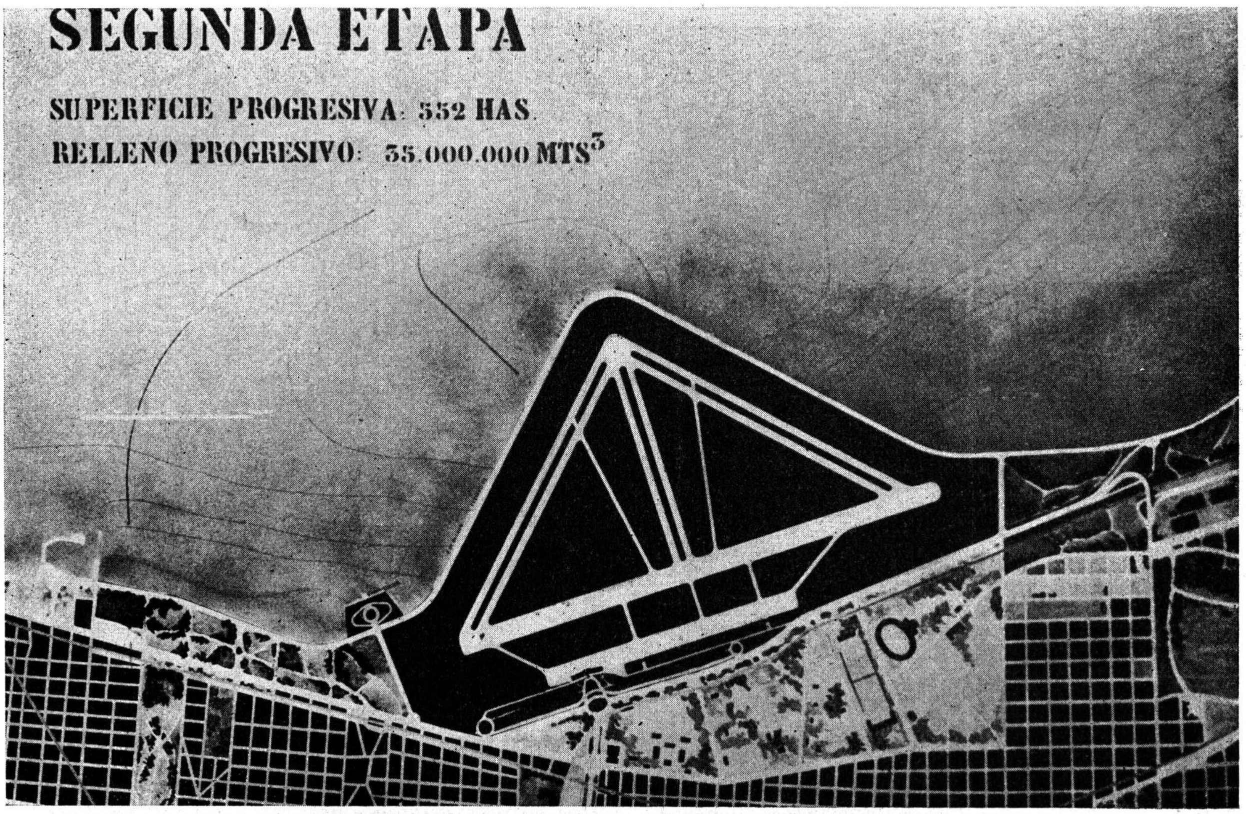


Fig. 12—COMPARACION DE SUPERFICIES
Los ejemplos extranjeros han sido extractados del libro «Airports», de John Walter Wood.

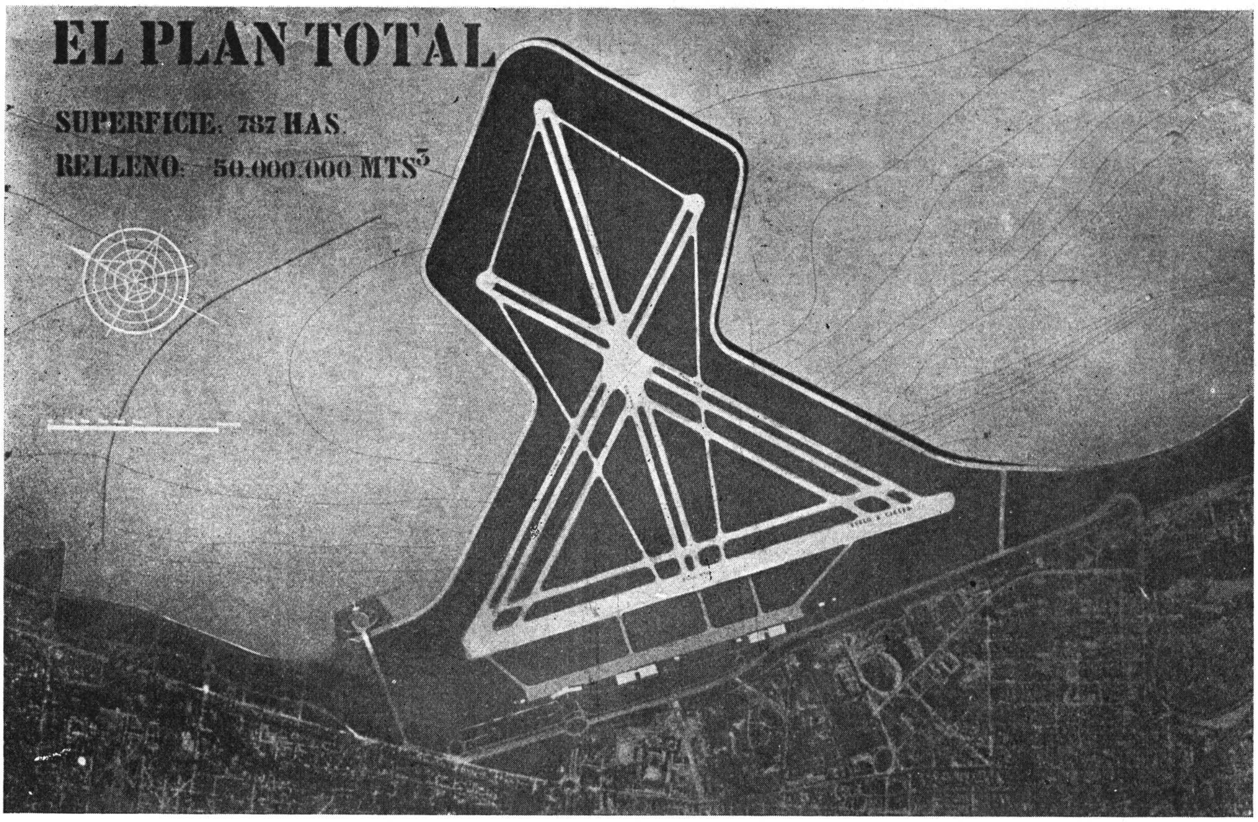
AEROPUERTO DE BUENOS AIRES



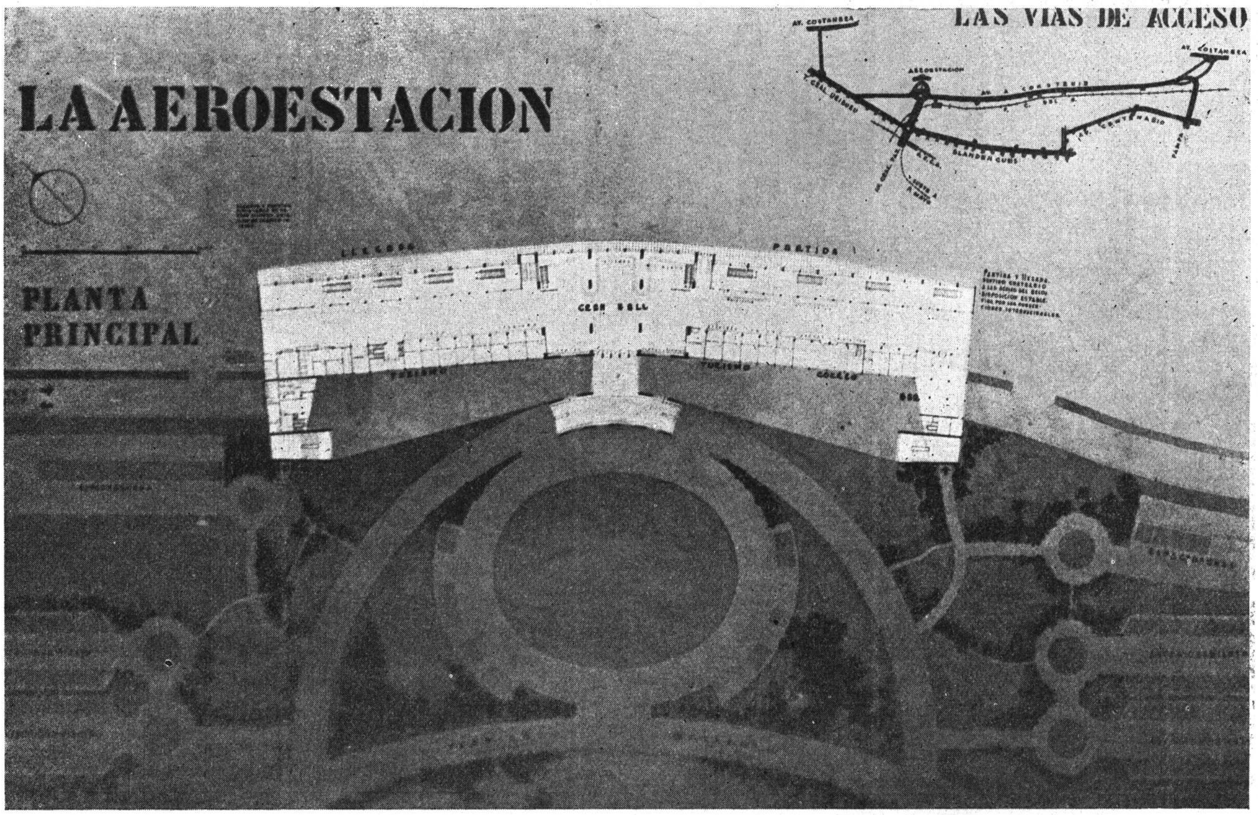
LA ETAPA FINAL. Superficie: 356 Has.—Volumen a rellenar: 23.000.000 m³.



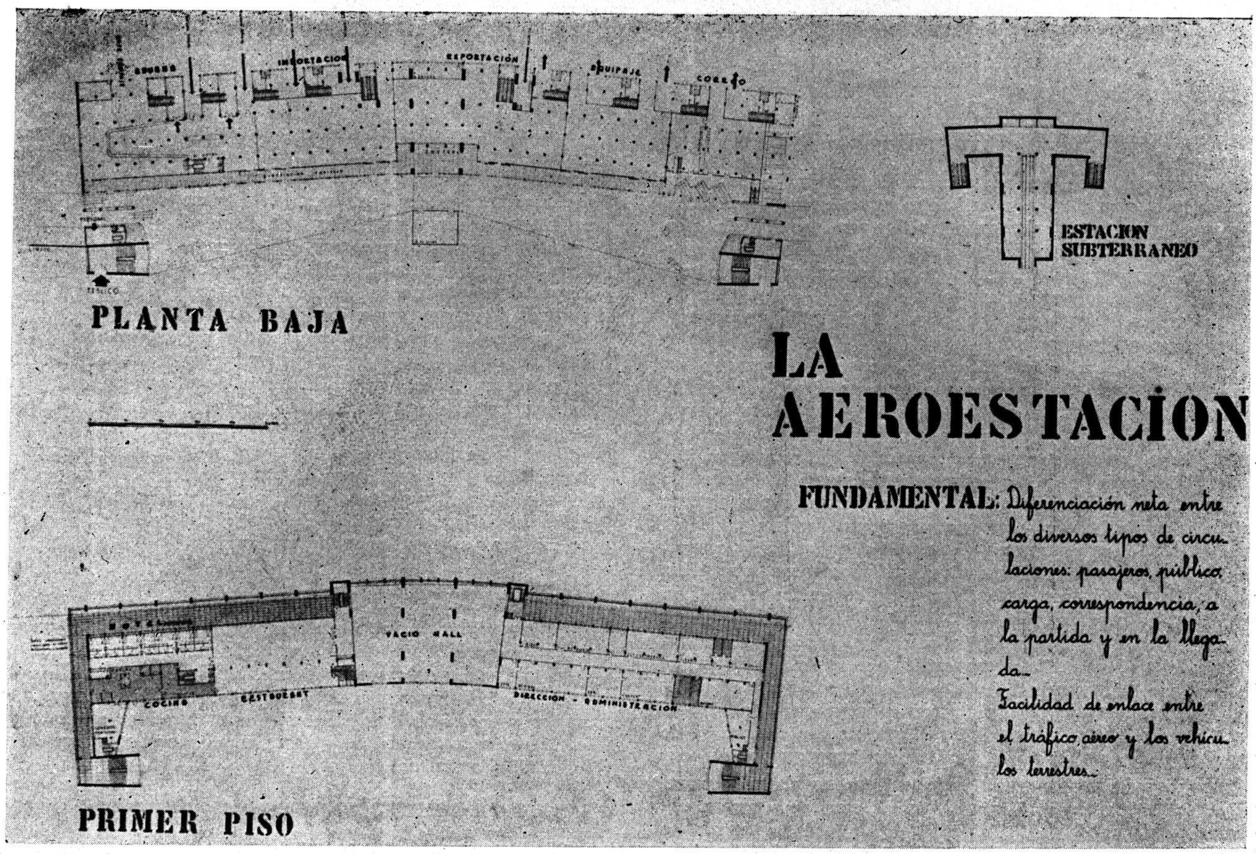
LA SEGUNDA ETAPA: Superficie progresiva: 552 Has.—Relleno progresivo: 35.000.000 m³.



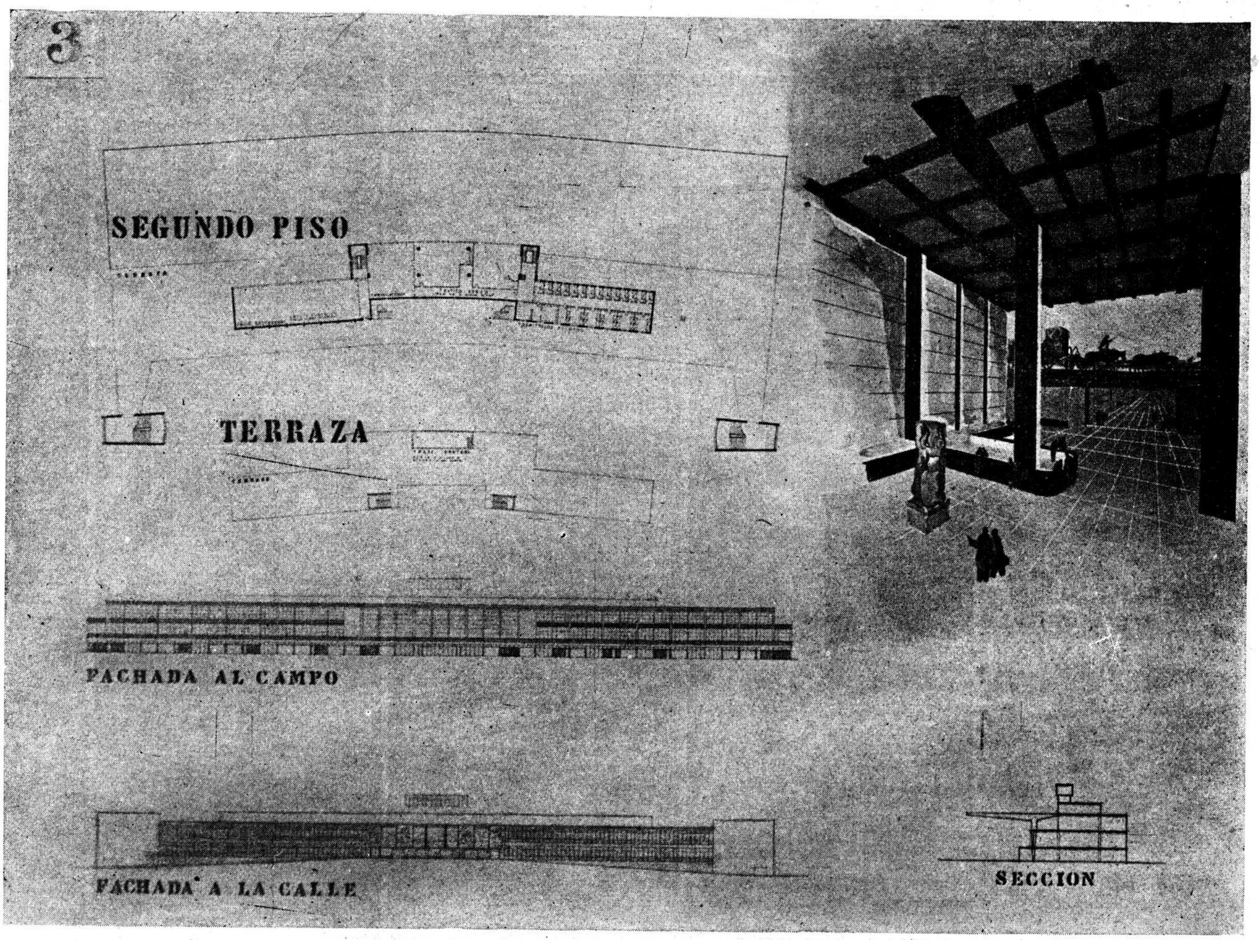
LA ULTIMA ETAPA. Superficie total: 787 Has.—Relleno total: 50.000.000 m³.



LA AEROESTACION — Planta Principal



LA AEROESTACION. Planta Baja y Primer Piso



LA AEROESTACION . Segundo Piso, Terraza y Fachadas

en una terminal ferroviaria con el tráfico de trenes, todo lo cual agudiza el problema.

Por esa razón se ha previsto al estudiar la aeroestación sendas perfectamente independientes para cada uno de los diversos tipos de circulaciones que tienen lugar. Ha sido cuidadosamente estudiado sobre todo, el acceso de vehículos terrestres, ya sean de carga o de pasajeros, con el criterio de fundir el tráfico aéreo con el tráfico a nivel, de manera de no provocar interrupciones perjudiciales a los pasajeros, carga o correspondencia.

Entrando al detalle del edificio, se podrá observar que las circulaciones de pasajeros se establecen al nivel de la planta principal, situada a 4 metros sobre el nivel del campo, y que las cargas y correspondencia se atienden por la planta baja, servidas por una circulación independiente. Los aviones llegan a la aeroestación y el movimiento de ascenso y descenso de pasajeros y carga se realiza a cubierto, bajo un gran voladizo de hormigón, análogo al construído en Tempelhoff. Los pasajeros alcanzan el nivel del campo, desde el gran hall, mediante escaleras mecánicas, que cons. tituyen en sí elementos análogos a los andenes de una estación de ferrocarril.

Las demás dependencias de la aeroestación son las comunes a esta clase de edificios, y están diferenciadas según su función específica: comodidades de pasajeros, administración, comodidades para el personal técnico y de servicio, dependencias técnicas y meteorológicas, servicio de aduana y de correos, oficinas de las compañías de aeronavegación, etc.

Cabe señalar un aspecto importante y es el que corresponde a la presencia de visitas en el campo de vuelo, las cuales no usan ese medio de transporte y sólo concurren en busca del esparcimiento que brinda el espectáculo aéreo. En muchos aeropuertos extranjeros se cultiva especialmente esta práctica, que al par de ir formando en el pueblo una conciencia aeronáutica, contribuye al mantenimiento de las instalaciones, puesto que el acceso de los visitantes se establece sobre la base de una módica entrada. De esta manera, las visitas que lleguen al campo podrán ubicarse en las distintas terrazas escalonadas de la aeroestación, y su movimiento se ha establecido de manera tal que la masa de público no entorpezca el funcionamiento normal del mecanismo aeronáutico. Hay todavía, vecinos al edificio, espacios libres cubiertos de césped donde se puede estacionar automóviles y desde ellos dominar el campo de vuelo en toda su extensión.

Respecto al estacionamiento de vehículos, se han reservado zonas con capacidad para gran número de automóviles, en previsión de espectáculos aero - deportivos, o la llegada de personajes, ocasiones ambas que motivan gran afluencia de público.

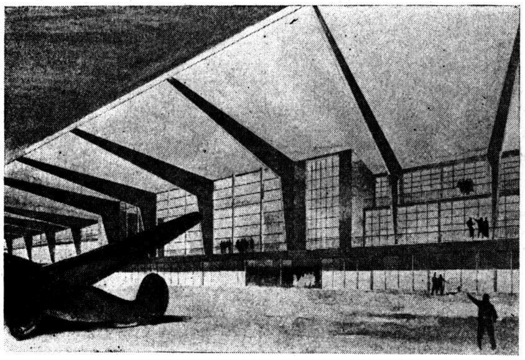
Como la realización del aeropuerto se ha previsto en varias etapas, de la misma manera la aeroestación es susceptible de ir creciendo, ya que el partido adoptado permite su evolución en diversas fases, de acuerdo al crecimiento del campo en tamaño y en volumen de tráfico.

LA HIDROESTACION.

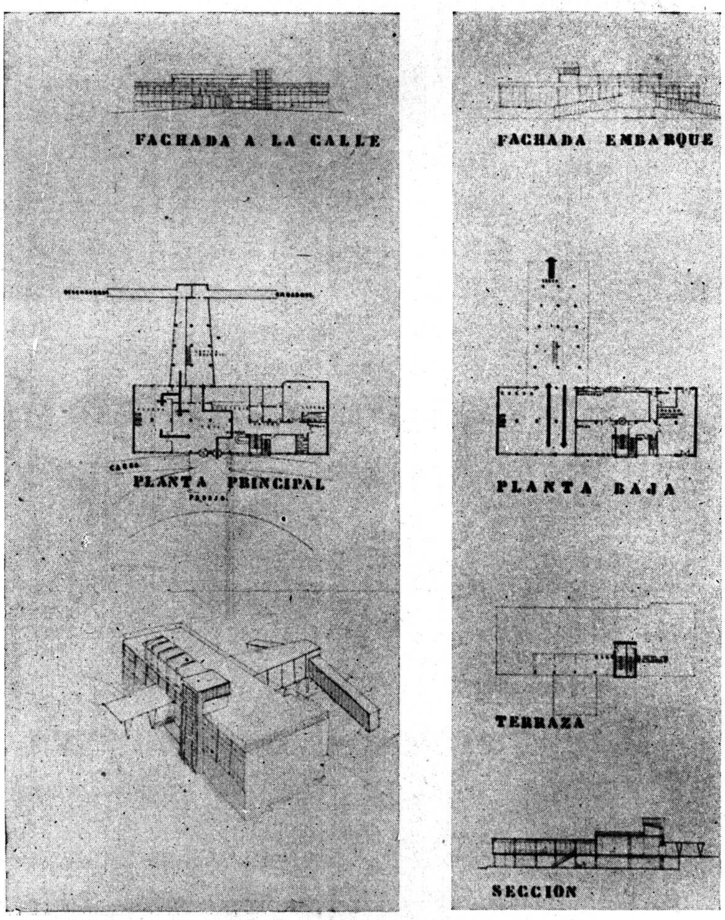
Ha sido realizada con características similares a la aeroestación, estableciendo la misma diferencia de circulaciones pero tratándola con menor importancia, ya que el uso de los hidros en el transporte de pasajeros es sólo relativo. Su acceso se establece por una calle que atraviesa a alto nivel la Avenida Costanera, de manera que no se produzcan interferencias de tráfico.

LAS DEMAS CONSTRUCCIONES.

Completan el programa de edificios, los hangares, los talleres de reparaciones, depósitos, central eléctrica, servicios de incendio, y demás elementos que son comunes en un aeropuerto terminal.



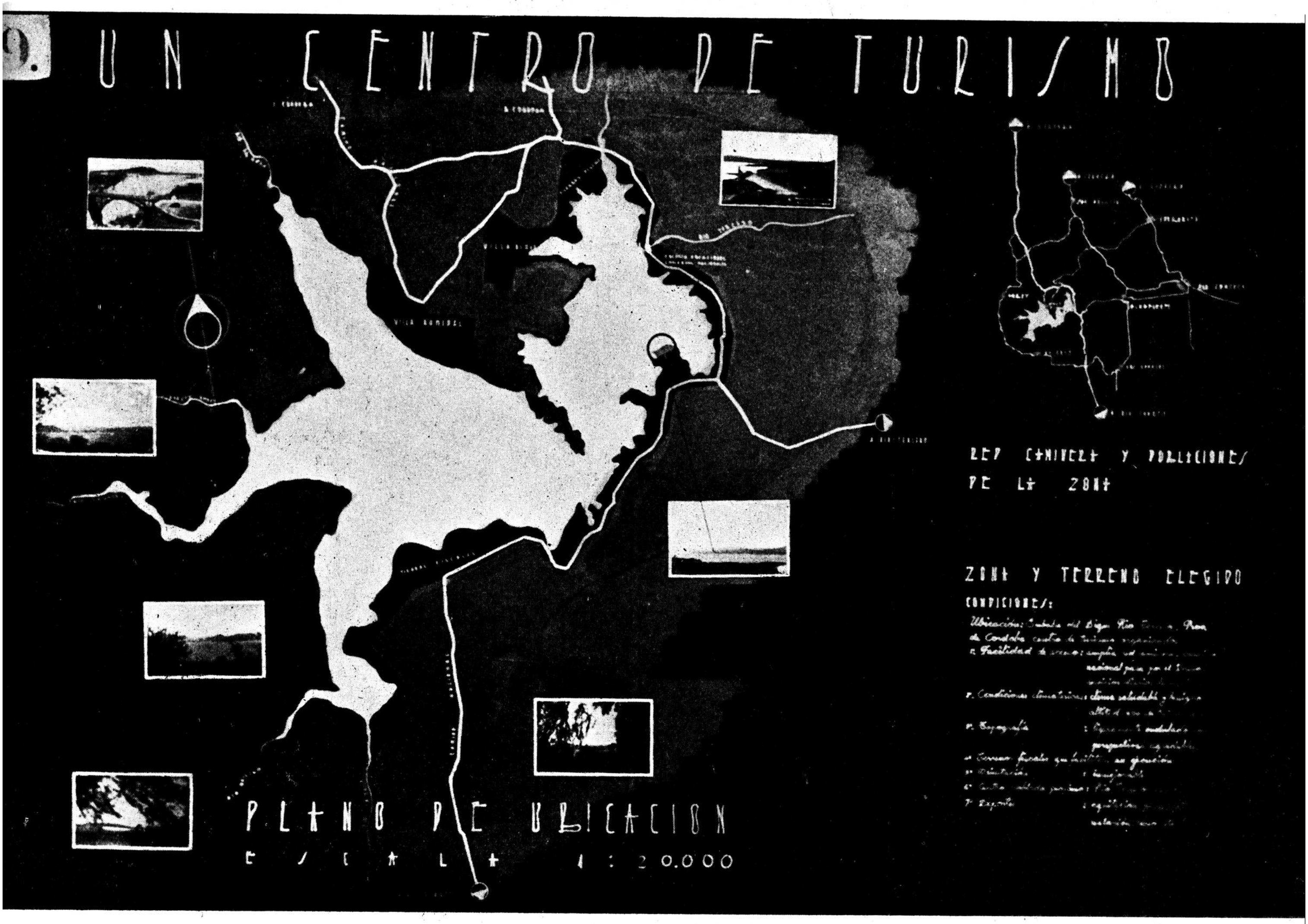
VISTA DEL ALERO DE EMBARQUE
DESDE EL CAMPO



LA HIDROESTACION
PLANTAS, FACHADA Y SECCION

TERCER PREMIO

Por los Arquitectos José L. Bacigalupo, Alfredo L. Comastri, Alfredo L. Guidali y Jorge Osvaldo Riopedre



PLANO DE UBICACION

UN CENTRO DE TURISMO PARA LA CLASE MEDIA

EN "EMBALSE RIO TERCERO" (Prov. de Córdoba)

El centro se proyectará en un parque natural, situado en un lugar de atracción turística, distante sólo 30 Kms. de una ciudad importante y se destinará para alojamiento y estada, en períodos de vacaciones, de unas 250 personas de la clase media, repartidas en un hotel y en 25 pabellones o cottages aislados.

La composición del conjunto, en medio del parque, comprenderá: Caminos de acceso, entradas, playas de estacionamiento, caminos de circulación interna, jardines, etc.; el **hotel** (centro de reunión social y fiestas); los **25 pabellones aislados; pabellón de administración; anexos de servicio** (viviendas del personal, garage, etc.); **centro recreativo y deportivo; centro comercial;** y responderá al siguiente programa:

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

HOTEL:

Subsuelo: Dependencias de servicio, calderas, etc.

Piso Bajo: Recepción, hall, espera, escalera y ascensores; gran comedor o comedores para 250 personas; salón o salones de reunión y fiestas; office, cocina y anexos de cocina; escalera y ascensor de servicio, toilettes, w. w. c. c.

Pisos Altos: (dos o tres) 60 habitaciones de dos camas y 20 de una cama, todas con el baño respectivo.

PABELLONES AISLADOS:

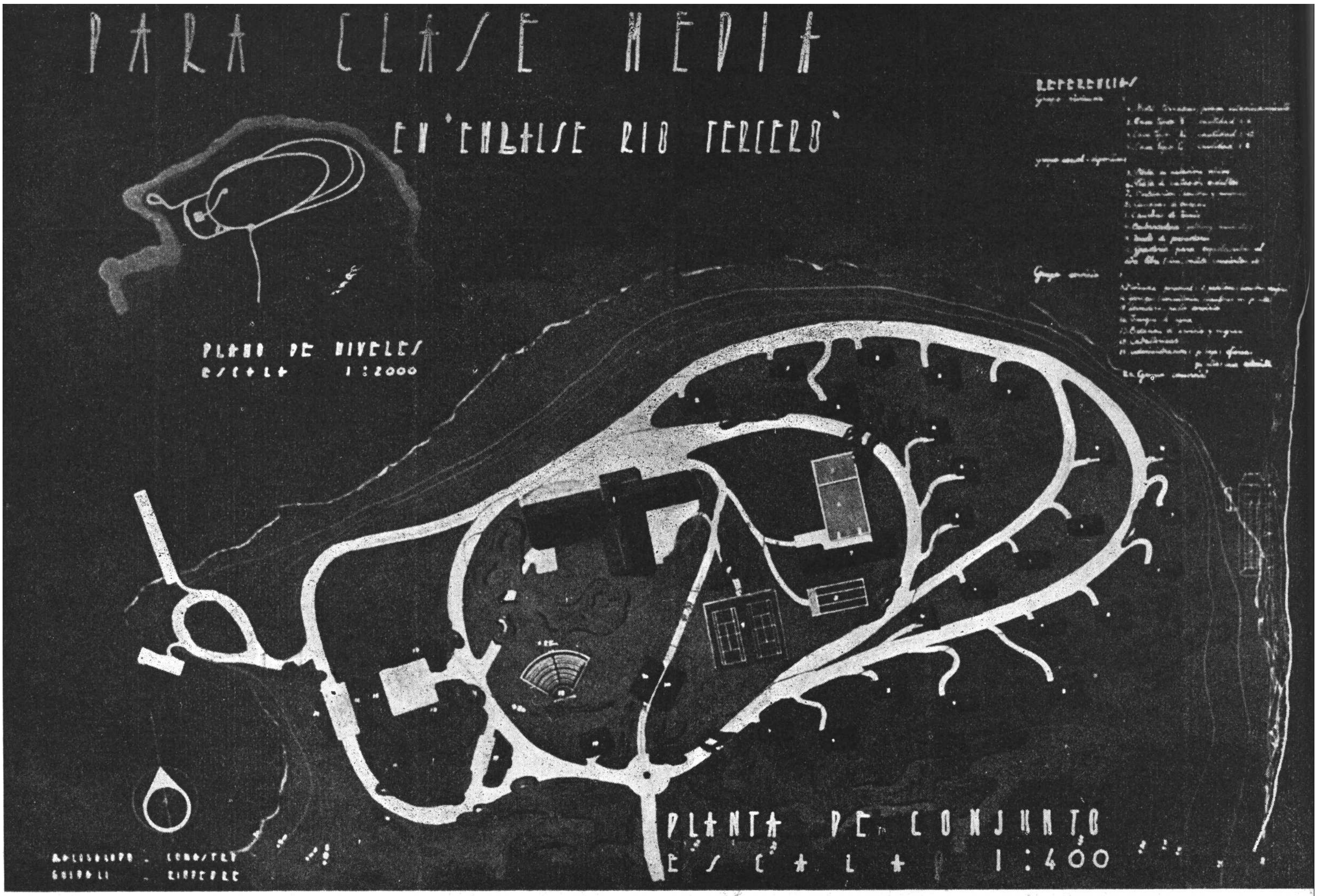
Para 111 personas, repartidas como sigue:

13 Pabellones, tipo «A» de 1 habitación de 2 camas y una habitación de una cama, c/u. con baño.

6 Pabellones tipo «B» de 2 habitaciones de 2 camas y 1 habitación de una cama, c/u. con baño.

6 Pabellones, tipo «C» de 3 habitaciones de 2 camas y 1 habitación de una cama, c/u. con baño.

Tendrán además un porch exterior o un living cerrado y podrán tener un garage o lugar cubierto para un automóvil.



PLANTA DE CONJUNTO

ADMINISTRACION:

Pequeño pabellón, con oficina del administrador y gerencia; vivienda del administrador en piso alto.

ANEXOS DE SERVICIO:

Pabellones para vivienda del personal (uno para hombres y otro para mujeres); garage y habitaciones para chauffeurs; estación de servicio, taller, lavadero, depósito de útiles, tanque de agua y bombas.

CENTRO RECREATIVO Y DEPORTIVO:

Canchas de tennis, y de bochas; pileta de natación, solarium; juegos infantiles; graderías para espectáculos al aire libre.

CENTRO COMERCIAL:

Agencia de correos y telégrafos; farmacia; pequeño almacén; kioskos de venta para refrescos, regalos, fotos, etc.

✯ ✯ ✯

Ocupa el centro turístico 9 hectáreas con una capacidad de 250 personas.

Se ha dividido la vivienda en 2 partes: Hotel y casas individuales, que dependen del Hotel para todos sus servicios (comida, limpieza, etc.) obteniéndose de esta forma para las familias que así lo deseen, una absoluta independencia de acción, que hace de este centro, una verdadera Villa de descanso.

Es también por esta razón, que la recepción del Hotel (Living - Room, Comedor, etc.) se ha previsto para la totalidad de la capacidad del Centro.

Se ha tratado de agrupar todos los aspectos sociales y deportivos, haciendo del Centro turístico, un lugar de reunión y esparcimiento, no sólo para sus habitantes sinó también para toda la zona del embalse.

La elección de la Provincia de Córdoba, para la ubicación del Centro, obedeció al hecho de ser ésta un punto veraniego organizado con sus ventajas correspondientes y de equidistar de las ciudades más importantes de la República (Buenos Aires, Mendoza, Tucumán, Rosario, etc).

Por otra parte, la zona del embalse elegida, reunía las siguientes ventajas:

1º Facilidad de acceso por medio de una amplia red caminera que lo une directamente con Córdoba y por consiguiente con el resto del país. Camino Nacional, pasa frente al predio con servicio de ómnibus a Córdoba.

2º Condiciones climatéricas, ideales y reconocidas (altura 600 mts.).

3º Topografía: Ligeramente ondulado, factor que, habiéndose tenido en cuenta en el proyecto, ha permitido obtener las mejores perspectivas sobre el lago.

4º Aspecto panorámico pintoresco, zona rodeada de hermosos paseos.

Facilidades para excursiones.

5º Centro poblado importante cercano: Río Tercero, a solo 30 Kms.

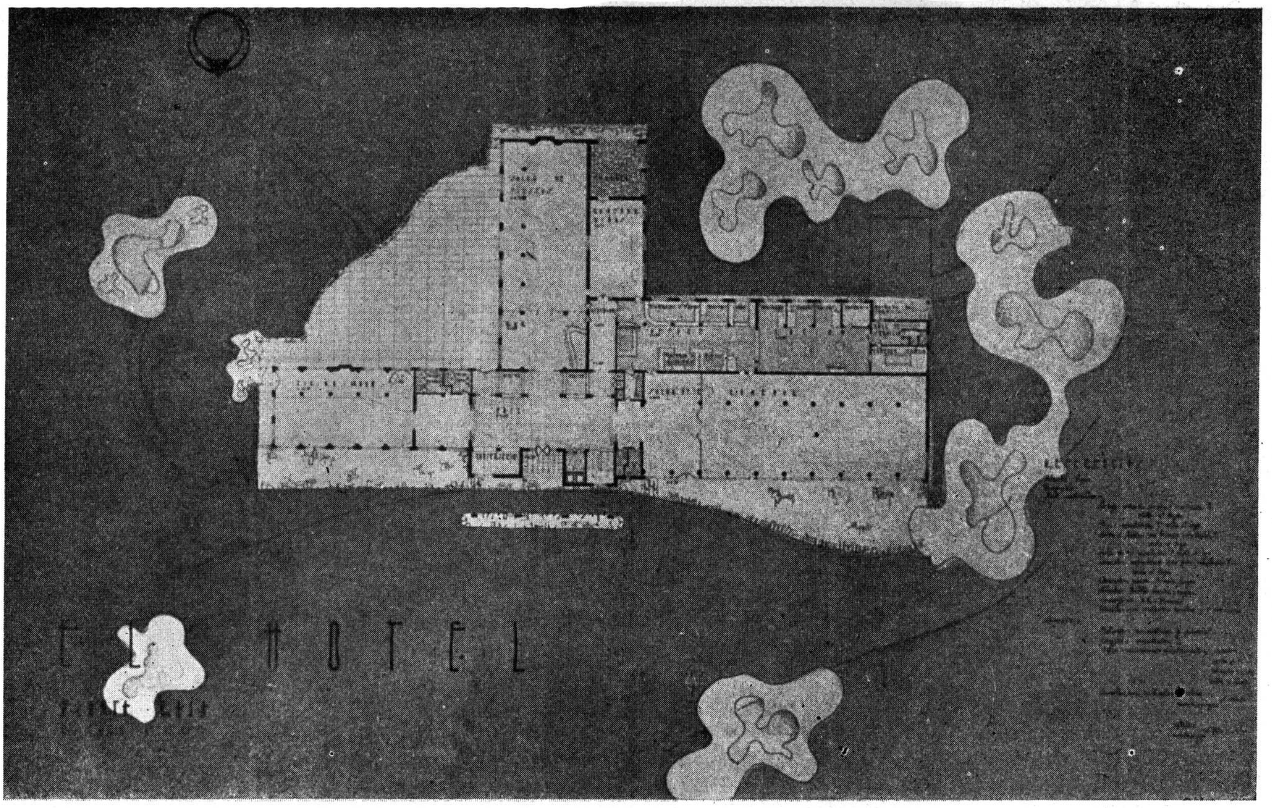
6º Los terrenos se hallan ubicados dentro de la zona reservada por el Fisco, alrededor del lago, lo que facilitaría la ejecución.

7º Ubicación del terreno con respecto a la orientación que permite obtener las mayores ventajas sobre las vistas panorámicas.

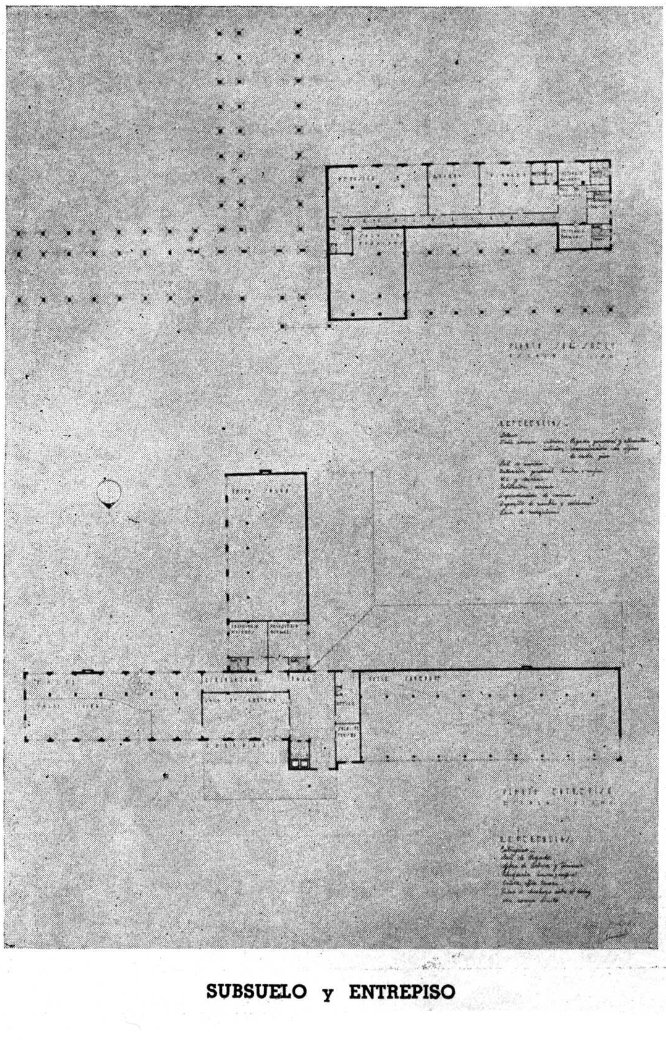
EL CENTRO TURISTICO COMPRENDE: 1º Vivienda.

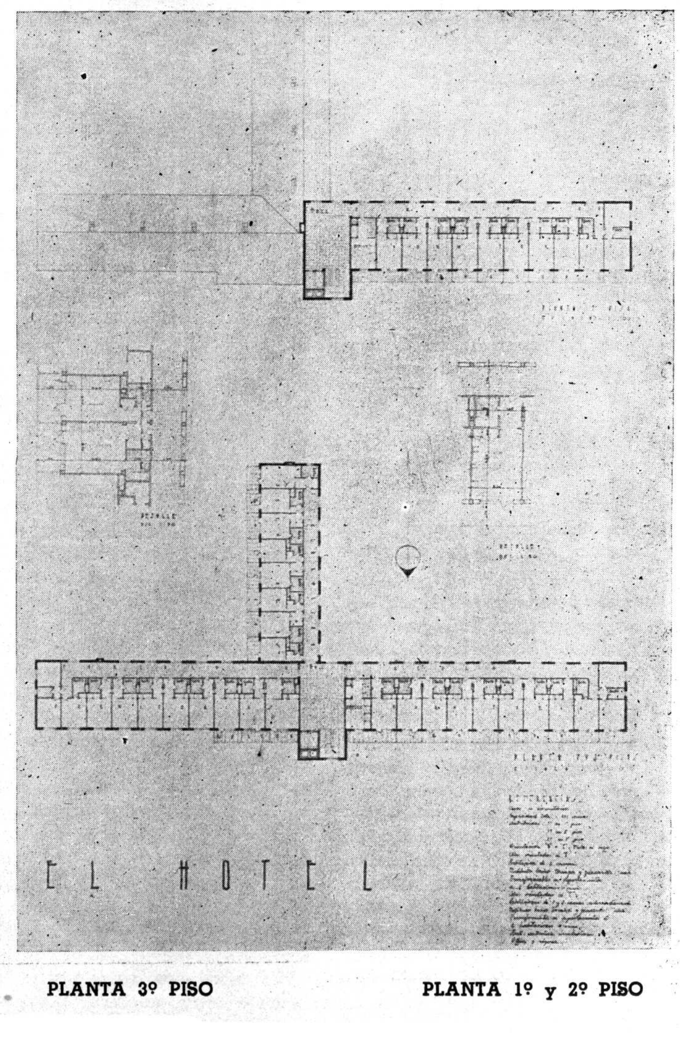
Hotel:

Casas individuales: Tipo A — Cantidad 6.
Tipo B — Cantidad 12.
Tipo C — Cantidad 6.



PLANTA BAJA





SUBSUELO y ENTREPISO

PLANTA 3º PISO

PLANTA 1º y 2º PISO

2º Grupo Deportivo Social:
Pileta de natación (mayores).
Pileta de natación (menores).
Solarium.
Canchas de Tennis.
Cancha de Bochas.
Embarcadero.
Muelle de Pesca.
Equitación.
Juegos niños.
Graderías para espectáculos al aire libre.

3º Grupo Servicio: Vivienda administrador.
Vivienda Servicio (hombres y mujeres).
Lavadero.
Garage (En piso alto vivienda chofers).
Estación de Servicio.
Tanque.

4º Grupo Comercial: 1º Vivienda:
A — Hotel: Colocado en el punto más elevado del terreno (25 mts. sobre el lago); resuelto en Planta Baja, Tres pisos altos y Subsuelo.

Planta baja: a) **Recepción:** Como el público que habita las casas individuales depende de los servicios de comedor del Hotel, se ha previsto una planta de recepción para la capacidad total del Centro, (131 que habitan en el hotel y 105 que lo hacen en las casas individuales).

Entrada cubierta: Gran hall que se une directamente al Salón de Té, Comedor, Bar, Salón de Fiestas con gran Terraza, Living Room (en dos pisos). Todos estos salones, con la mejor orientación y buenas perspectivas.

Comedor de niños y patio de juegos.

Las comunicaciones verticales, se efectúan por una escalera y 2 ascensores.

b) **Servicio: Orientación Sud.**— Entrada personal y alimentos.

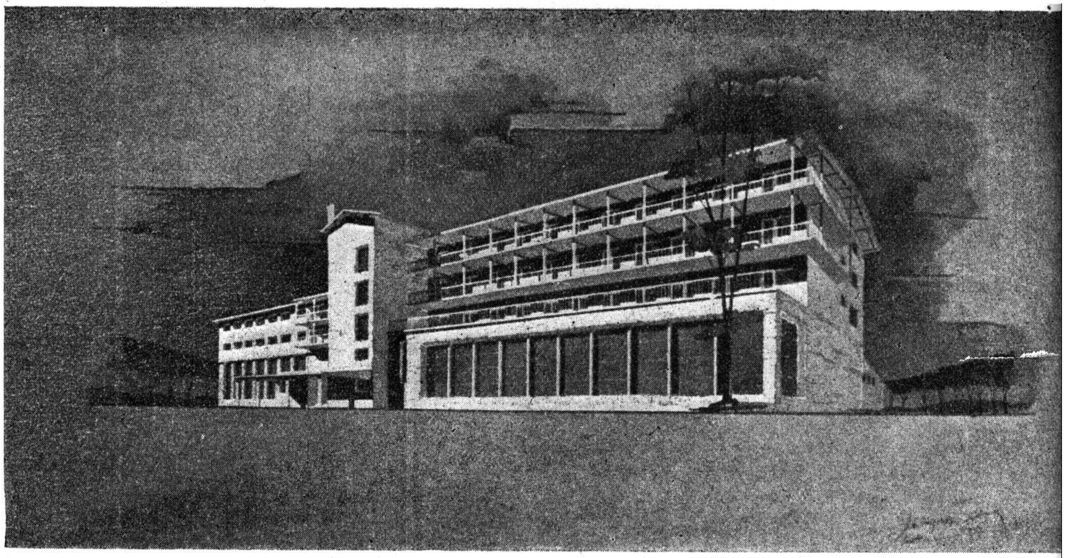
Hall servicio, comedor personal directamente comunicado al Hall y Servicio y Cocina.

Cocina y preparación: Office unido directamente con el comedor principal, salón de Té; comedor de niños; bar y salón de fiestas. Comunicaciones verticales a los offices de piso, por medio de una escalera y 1 monta-carga. La entrada de alimentos y personal al subsuelo, se hace desde el hall de Servicio, por medio de una escalera y monta-carga.

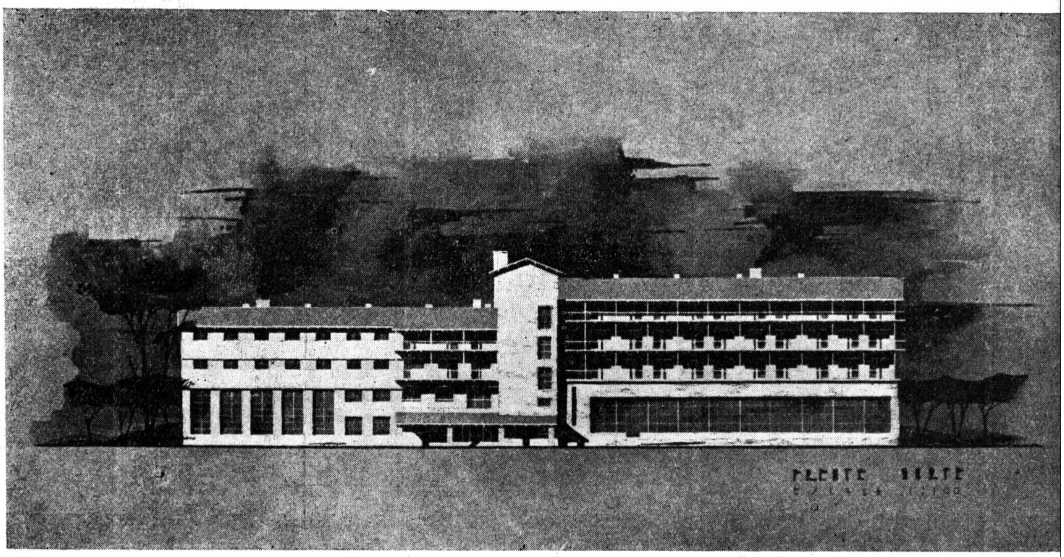
Entrepiso: Orientación Norte — Vista sobre el lago.

Piso alto del Living Room. Salas de lectura y correspondencia; terraza; toilets, peluquerías con fácil acceso desde Planta Baja.

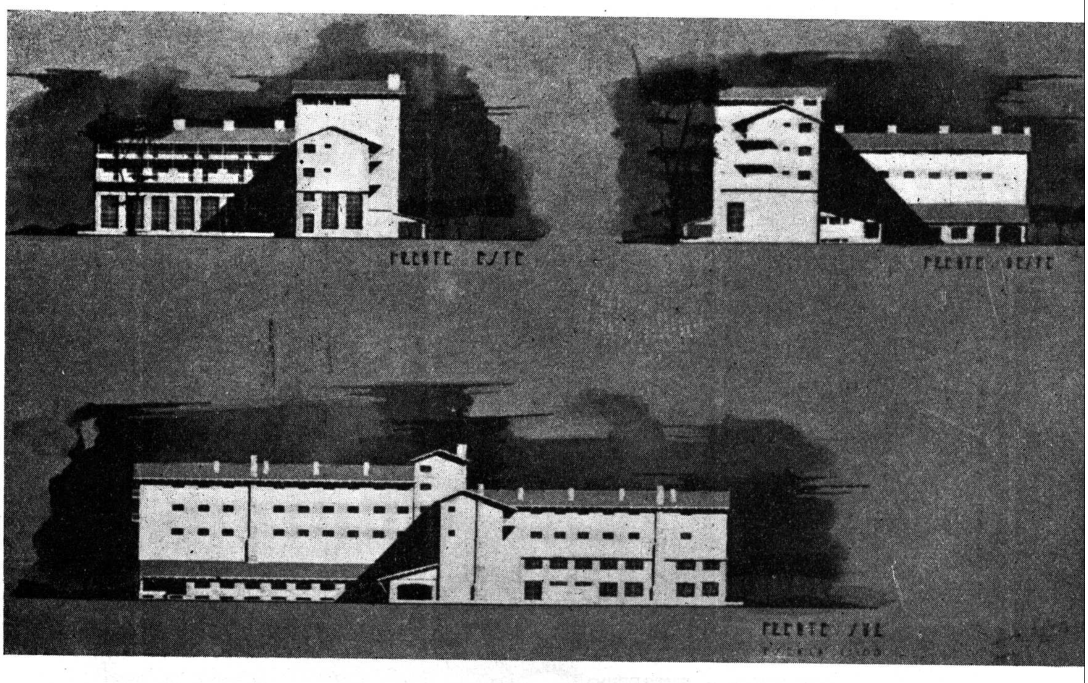
Plantas dormitorios: El partido de la composición de la planta de dormitorios, está estudiado teniendo como base, tres principios fundamentales: 1º Buena Orientación; 2º Buena Vista; 3º Facilidad de transformación en pequeños departamentos (3 ó 4 camas). Capacidad 131 camas, distribuídas en 3 pisos con habitaciones de 1 y 2 camas. Cada célula consta de:



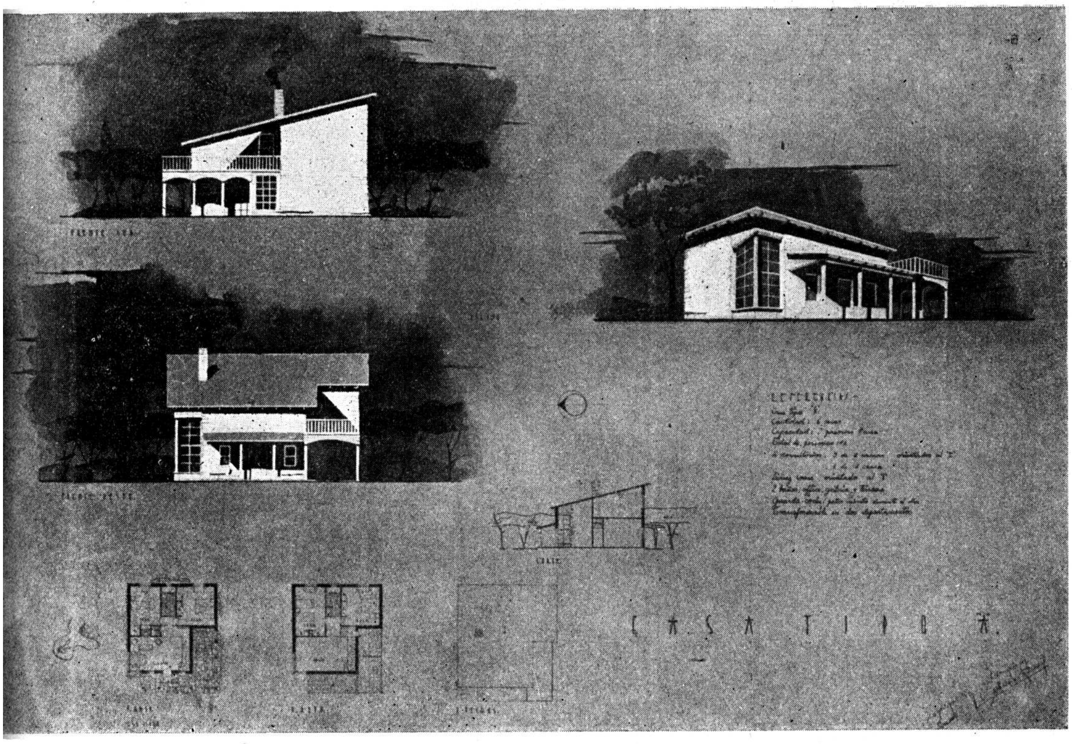
PERSPECTIVA DEL HOTEL



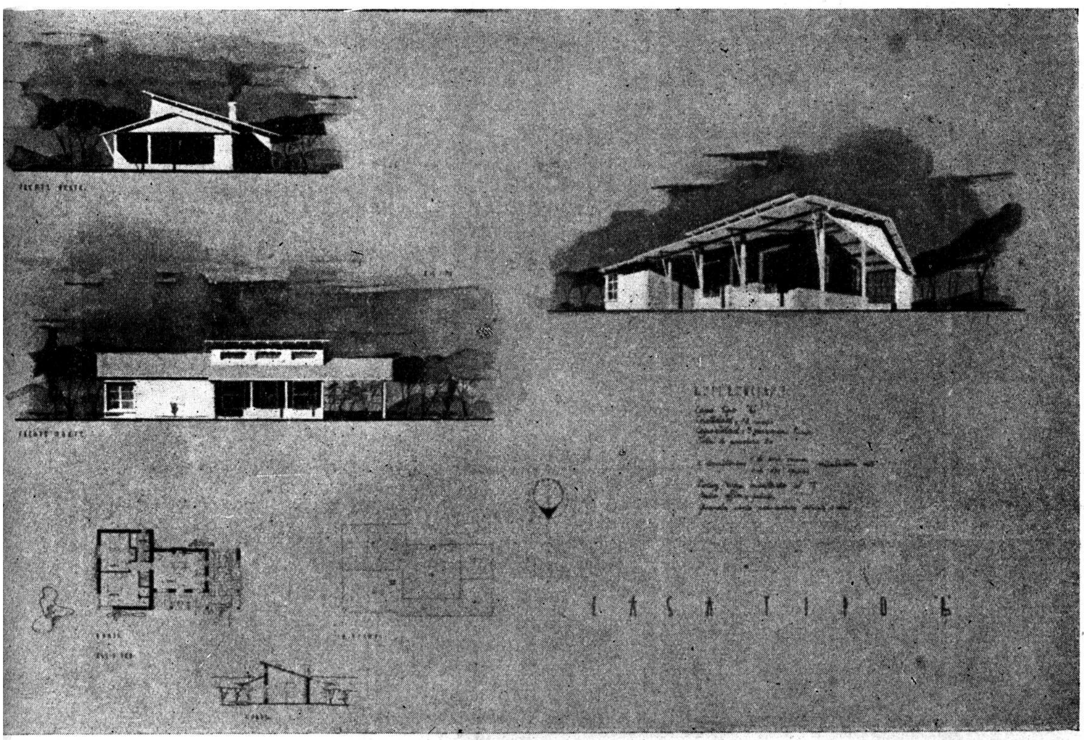
FRENTE PRINCIPAL



FRENTES SECUNDARIOS



CASA TIPO « A »



CASA TIPO « B »

Vestíbulo, dormitorio, baño, roperos y terraza, que puede cumplir diversas funciones; siesta, solarium, desayuno, etc.

El hall de llegada, centraliza las circulaciones horizontales y verticales.

B.— Casas individuales: Se han previsto 24 casas individuales que dependen del Hotel en todos sus servicios.

El objeto de estas pequeñas viviendas, es asegurar una mayor tranquilidad e independencia a todos aquéllos que así lo deseen.

Casa tipo A: 3 dormitorios (5 camas) transformables en pequeños departamentos, 2 baños, roperos, sala de estar, pequeño office (ventilado por chimenea), guarda coches abierto que durante el día cumple las funciones de patio cubierto, amplia galería.

Casa tipo B: 2 dormitorios (3 camas), 1 baño e iguales comodidades que la casa tipo A.

Casa tipo C: Estudiada en 2 pisos a fin de aprovechar al máximo la superficie cubierta, 4 dormitorios (7 camas), (2 en planta baja y 2 en piso alto), 2 baños, roperos, living room, office, guarda coches, galería.

2º Grupo deportivo Social: Se ha ubicado en un lugar equidistante del hotel y de las viviendas individuales. Consta de una pileta para mayores y otra para menores; casillas; w. c.; duchas; pequeño bar. Sobre la pileta se abre una gran superficie destinada a solarium: 2 canchas de tennis y dos de bochas, completan este sector de juegos.

Hacia el extremo Oeste, se encuentra ubicado el muelle de pesca y el embarcadero para práctica de Yachting y remo. Más retiradas, las caballerizas.

Gradería para espectáculos al aire libre (Ballets, conciertos, etc.).

3º Grupo servicio: Ubicado hacia el extremo Oeste del terreno, consta de: Vivienda personal, hombres y mujeres (en 2 pisos).

Gran patio de servicio, cerrado en su fondo por el lavadero.

Más atrás, los garages, con su plaza de maniobras. En planta alta, las habitaciones para chofers.

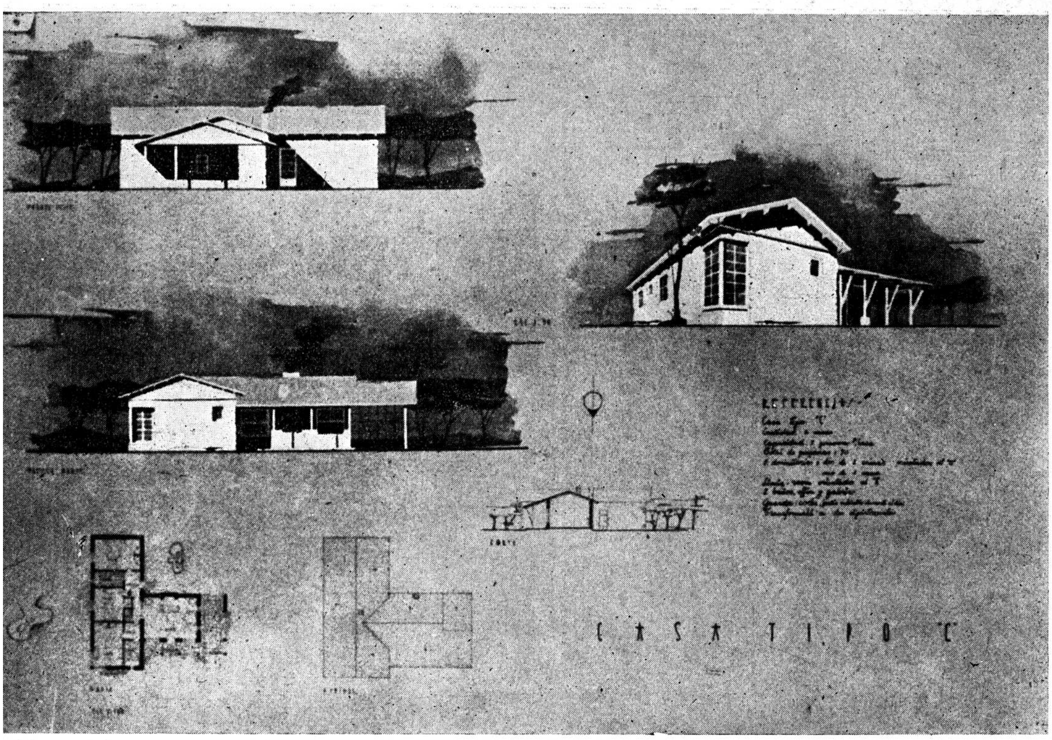
Estación de servicio, tanque.

Casa administrador: Colocada cerca de la entrada y equidistante del hotel y parte de servicio; reune en planta baja las oficinas y en piso alto, la vivienda del administrador.

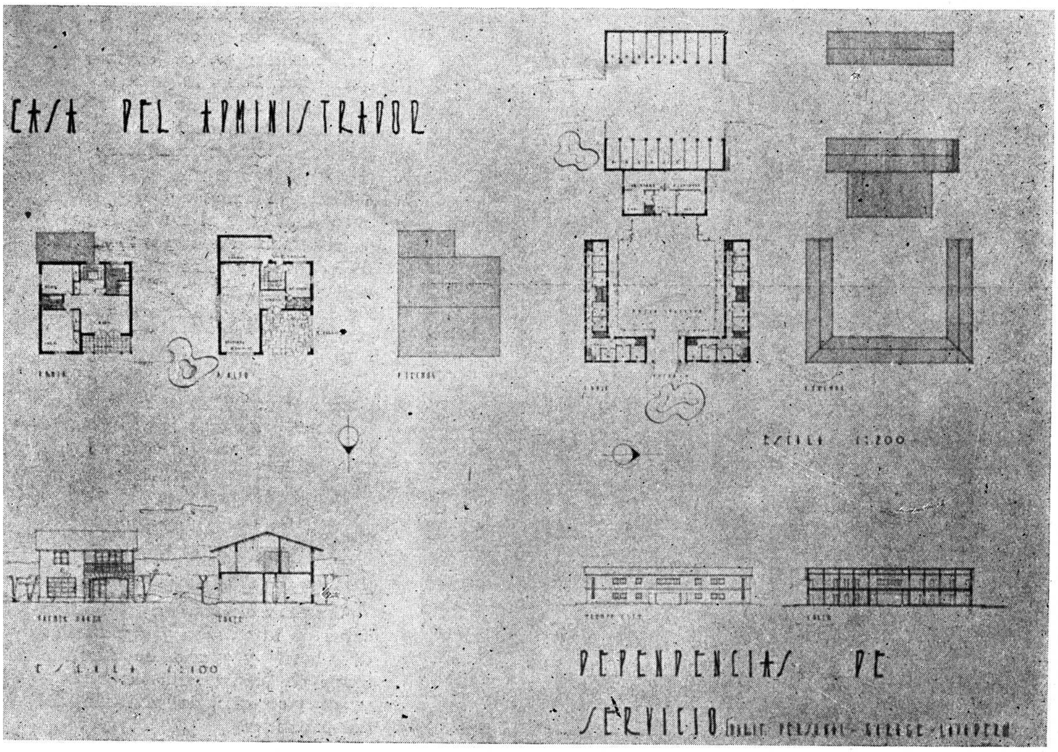
4º Grupo Comercial: Pequeño centro para negocios indispensables (Farmacias, Correo, etc.). Ubicado cerca de la entrada y camino del Hotel.

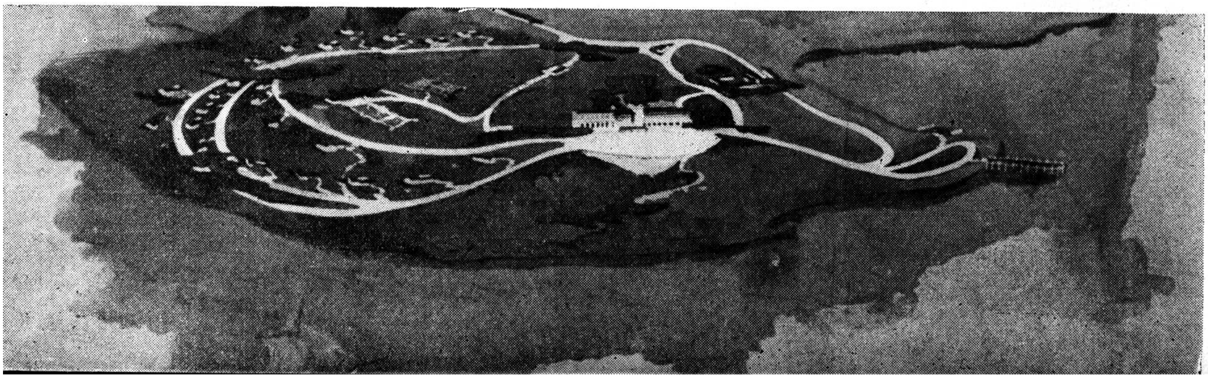
Se ha tratado de solucionar las diferentes fachadas, adaptándolas a las características de la Región, utilizando materiales que le son propios.

En la solución de conjunto, se ha ubicado cada elemento de acuerdo con la topografía del terreno.



CASA TIPO « C »



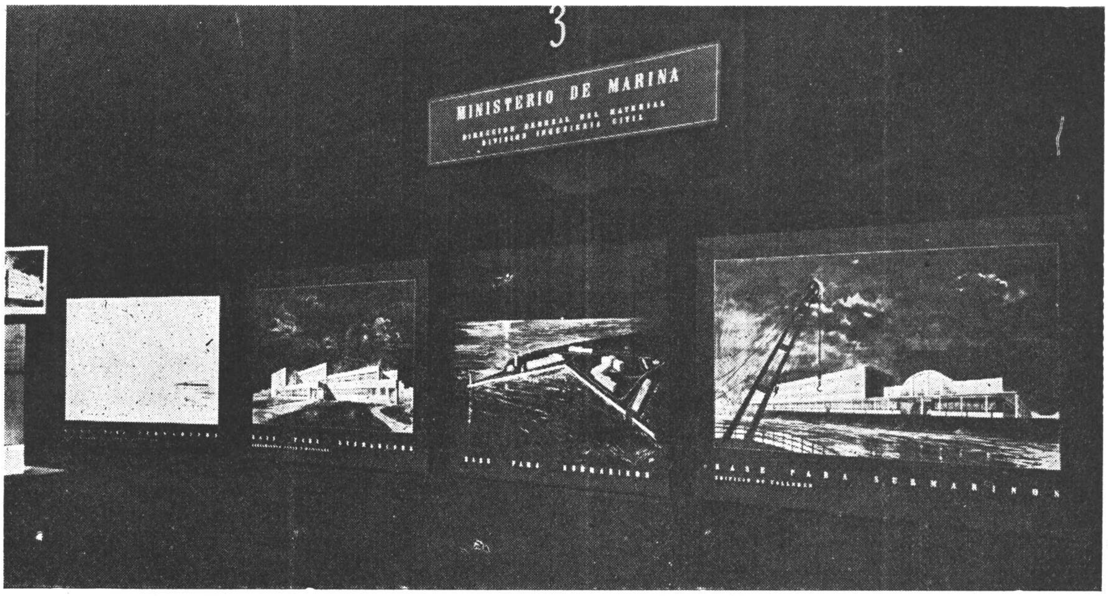


VISTA DE CONJUNTO

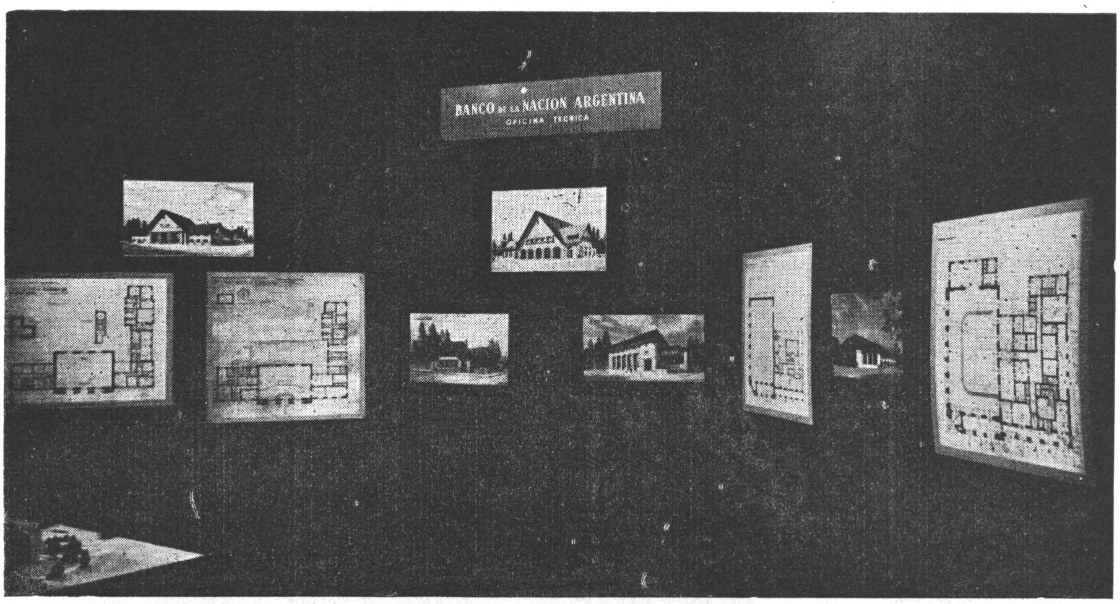
MENCIONES HONORIFICAS A REPARTICIONES OFICIALES



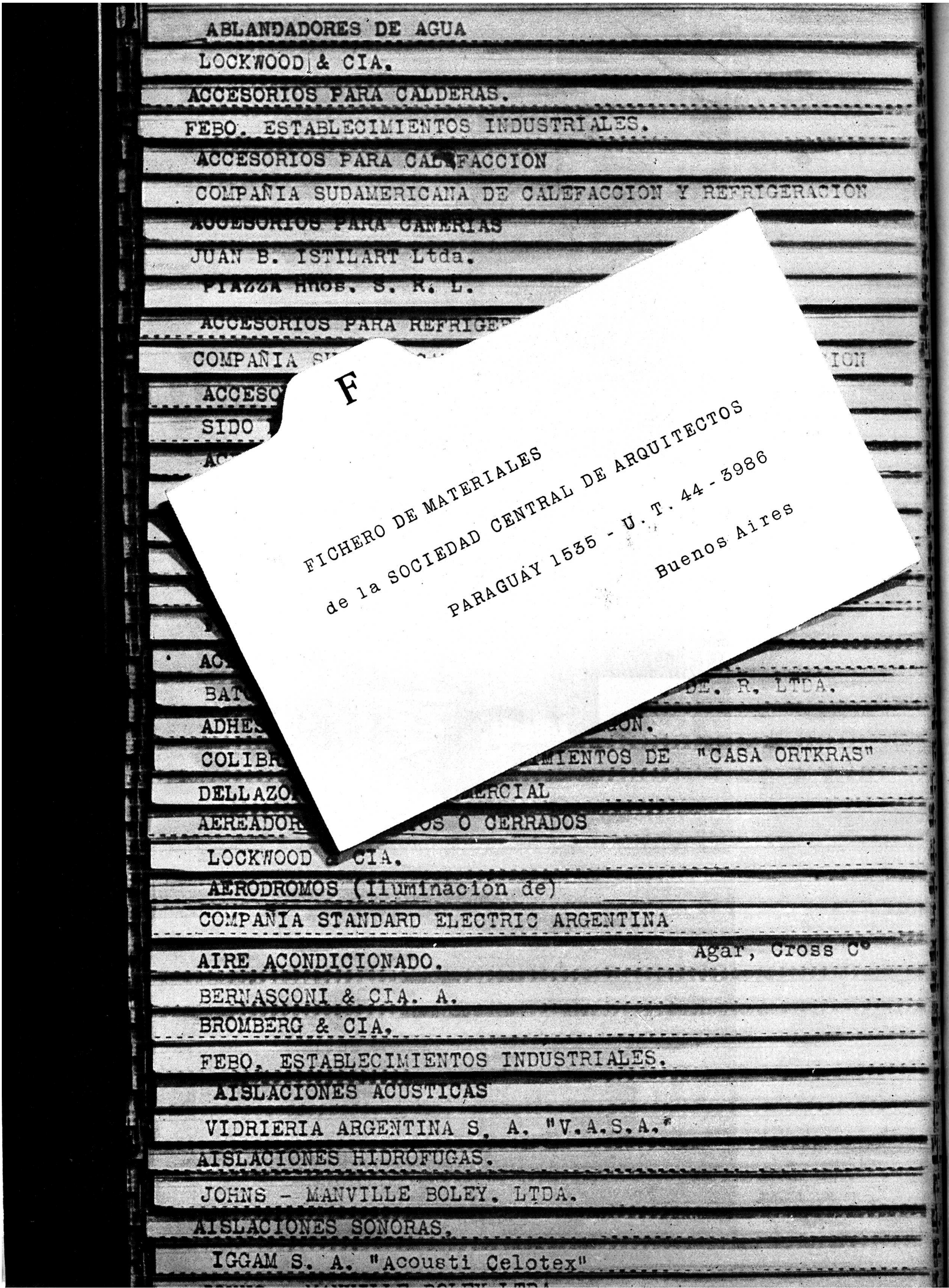
COMISION ASESORA DE ASILOS Y HOSPITALES REGIONALES

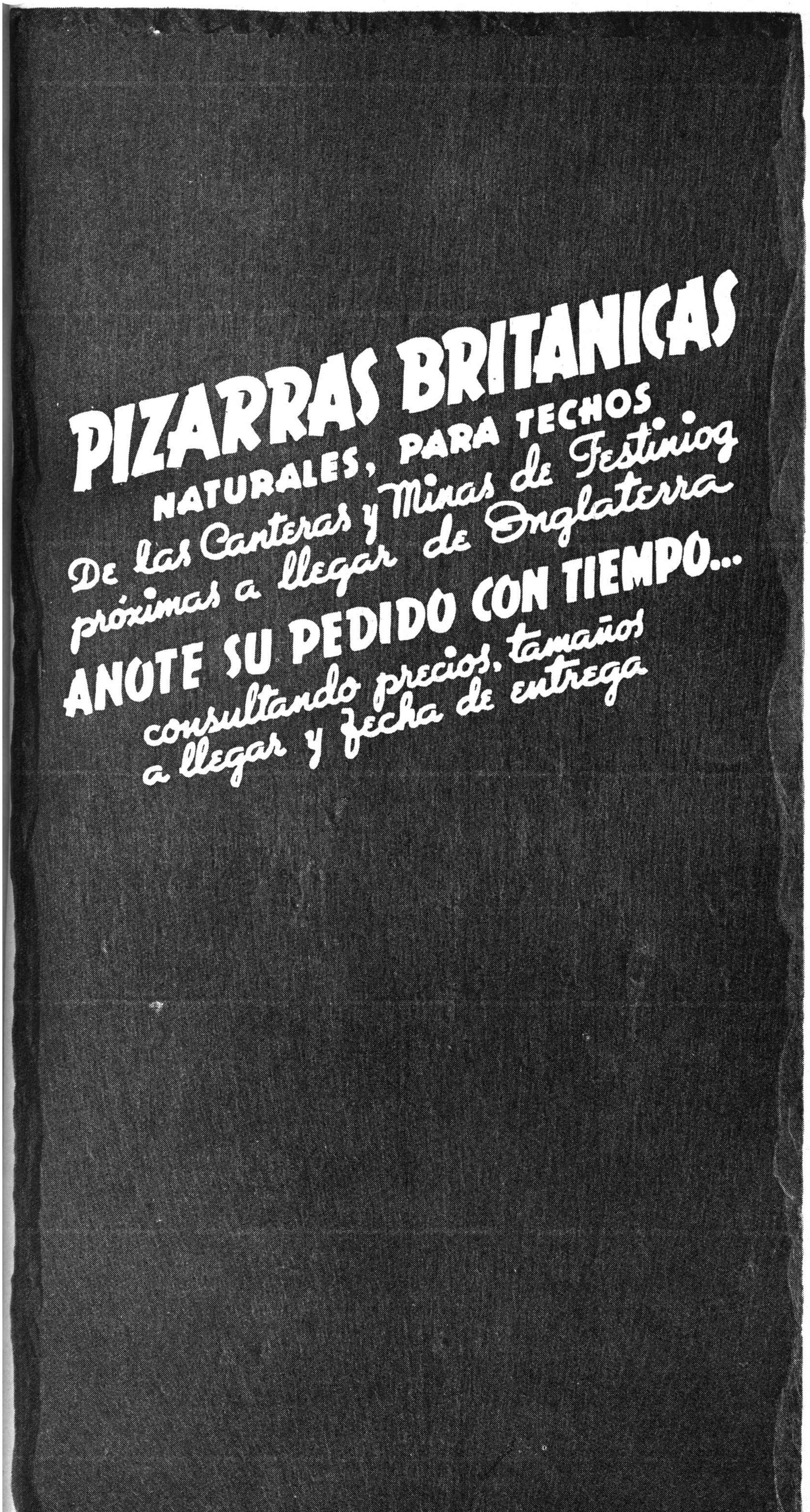


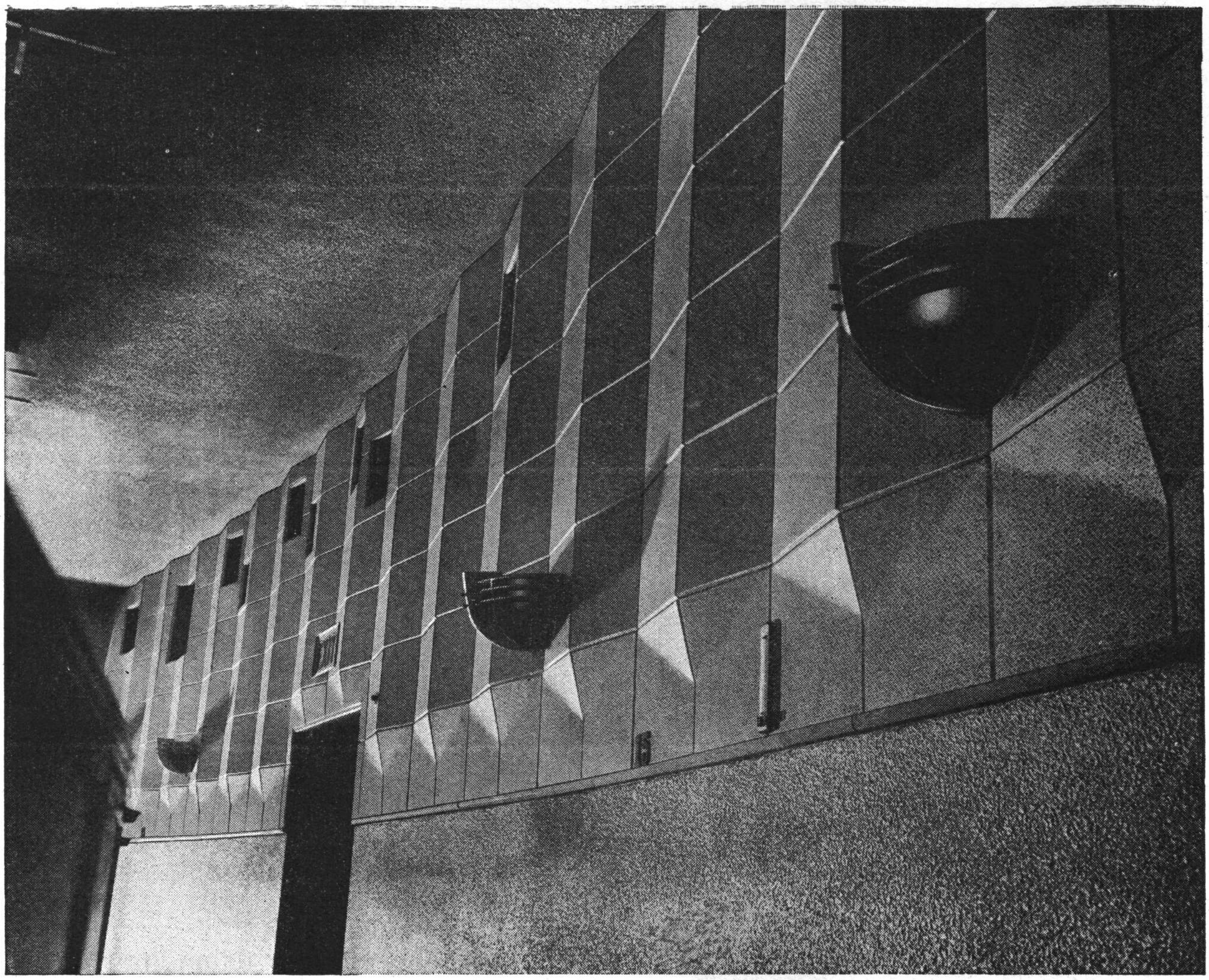
MINISTERIO DE MARINA
Dirección General del Material

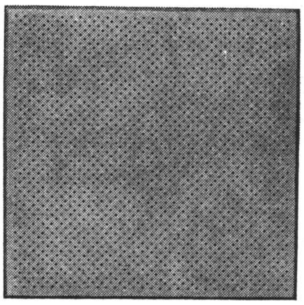


BANCO DE LA NACION ARGENTINA
Oficina Técnica


ABLANDADORES DE AGUA
LOCKWOOD & CIA.
ACCESORIOS PARA CALDERAS.
FEBO. ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES.
ACCESORIOS PARA CALEFACCION
COMPAÑIA SUDAMERICANA DE CALEFACCION Y REFRIGERACION
ACCESORIOS PARA CAÑERIAS
JUAN B. ISTILART Ltda.
PIAZZA Hnos. S. R. L.
F
FICHERO DE MATERIALES
de la SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS
PARAGUAY 1535 - U. T. 44 - 3986
Buenos Aires
"CASA ORTKRAS"
LOCKWOOD
AERODROMOS (Iluminación de)
COMPAÑIA STANDARD ELECTRIC ARGENTINA
AIRE ACONDICIONADO.
Agar, Cross C°
BERNASCONI & CIA. A.
BROMBERG & CIA.
FEBO. ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES.
AISLACIONES ACUSTICAS
VIDRIERIA ARGENTINA S. A. "V.A.S.A."
AISLACIONES HIDROFUGAS.
JOHNS - MANVILLE BOLEY. LTDA.
AISLACIONES SONORAS.
IGGAM S. A. "Acousti Celotex"


PIZARRAS BRITANICAS
NATURALES, PARA TECHOS
De las Canteras y Minas de Festiniog
próximas a llegar de Inglaterra
ANOTE SU PEDIDO CON TIEMPO...
consultando precios, tamaños
a llegar y fecha de entrega





UNIENDO CALIDAD
A LA APARIENCIA



ACCESORIOS MODERNOS · PARA INSTALACIONES SANITARIAS · LU

Calidad y hermosura exterior: he ahí las dos características que distinguen a los accesorios "L. U.". Es que su diseño interno, ideado por técnicos especialistas, lleva en cada detalle el máximo de perfección, para rendir en su funcionamiento absoluta seguridad y para tener larga duración. Esto se complementa con la sobriedad y belleza de líneas, para hacer que los accesorios "L. U." sean los más eficaces, los más hermosos; en suma, los MEJORES.

ESTAN EN VENTA EN LAS MEJORES CASAS DEL RAMO

INDUSTRIA ARGENTINA DE CALIDAD
Sociedad Anónima Fundición y Talleres LA UNION, Buenos Aires

ELEMENTOS DE TEORIA DE LA ARQUITECTURA

Por el
Arq. Horacio Moyano Navarro

Ordenada recopilación de conferencias o meras traducciones y adaptaciones parciales de temas tratados en revistas o textos extranjeros; que analiza las principales y más famosas obras de los mejores arquitectos contemporáneos.

Precio: $ 10.— m/n.

CALCULOS DE CONSTRUCCION (PRONTUARIO)

Por M. Company

Para cálculos de anteproyectos con numerosos ejemplos resueltos.

Obra de fábrica—Estructura de madera, hierro y hormigón armado — Instalaciones de agua, gas, electricidad, calefacción y ventilación—Datos para presupuestos.

Precio: $ 74.40 m/n.

OTTO GOTTSCHALK

HORMIGON ARMADO

Teoría y Práctica

El objeto de la presente obra es exponer en forma sencilla, la técnica del hormigón armado.

Encuad. **Precio: $ 18.— m/n.**

EURITMIA ARQUITECTONICA

Por el Arquitecto
Angel T. Lo Celso

Un substancioso estudio sobre la proporción, armonía, y ritmo en las bellas artes. Presenta esta obra prologada por el Profesor Juan Kronfuss.

Editorial «Assandri».

Precio: $ 8.— m/n.

NOCIONES DE TECNOLOGIA DE LA MADERA
Profusamente Ilustrado
Para el Profesional, el Estudiante y el Artesano
Por Miguel Alzueta

Contiene la lista más completa de maderas argentinas, además de las extranjeras. Trata de las propiedades técnicas y usos de cada una. Define las dimensiones comerciales, con ejemplos de cálculos de reducción a piés cuadrados y presupuestos en general. **Precio: $ 5.— m/n.**

MANUAL COMPLETO DE CERAMICA

Por García López

Fabricación de porcelanas, lozas, baldosas, ladrillería, objetos de tierra cocida, gres, tuberías, etc.

Primeras materias empleadas y su preparación industrial. Maquinarias, hornos e instalaciones.

Nueva edición ilustrada.

2 tomos, enc. **Precio: $ 24.— m/n.**

TRATADO MODERNO DE CONSTRUCCION DE EDIFICIOS

Por el Ing. R. Schindler
y el Arq. B. Bassegoda

Catedrático de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona

Un volumen de 740 páginas y 1024 figuras. Encuadernado en tela.

Precio: $ 30.— m/n.

COMPENDIO DE HISTORIA DEL ARTE PRECOLOMBIANO DE MEXICO y YUCATAN

Por Vicente Nadal Mora

Texto encuadernado de 271 páginas. Con numerosas ilustraciones: plantas arquitectónicas, edificios, perfiles, detalles decorativos, esculturas, cerámicas, etc.

Precio: $ 6.— m/n.

DICCIONARIO DE TERMINOS TECNICOS EN BELLAS ARTES

Hermosa obra considerada como única e indispensable para los profesionales; especialmente para pintores, escultores, arquitectos, etc. (más de 6000 definiciones y 1000 grabados)

Precio encuadernado en raffia:

$ 15.— m/n.

PREPARACION — AFINIDADES— EQUIVALENCIAS y HABILITACION PROFESIONAL

Por Agustín Bonavera

Trata las distintas especialidades de la Ingeniería y Arquitectura

Precio: $ 3.50 m/n.

COLECCION DE ARTE ARGENTINO

Abriendo la serie

RAMON GOMEZ CORNET

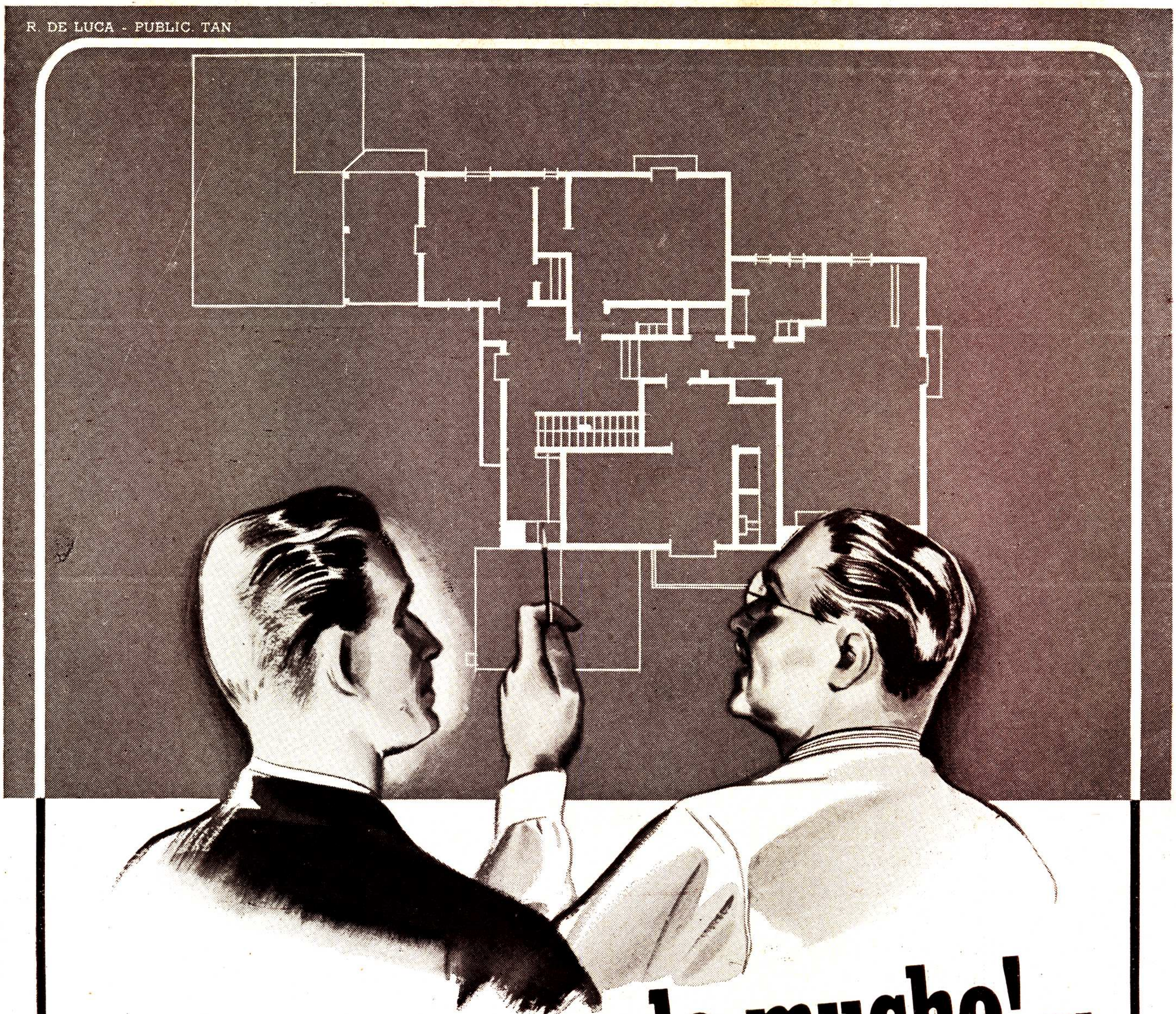
con admirables dibujos al lápiz sanguinas y óleos, en láminas sueltas de gran formato.

Precio de la carpeta: $ 20.— m/n.

EN VENTA

TERROT

LAVALLE 310
U. TELEFONICA
31, RETIRO 2199
BUENOS AIRES
R. ARGENTINA



Su tiempo vale mucho!...

Usted puede atender todos y cada uno de los detalles... Pero el tiempo que ello requiere, muchas veces se lo ahorrará el asesoramiento de los especialistas.

Si quiere evitar pérdidas de tiempo y tener la seguridad de que los problemas relacionados con las aplicaciones de la electricidad - alumbrado, fuerza motriz, calefacción, refrigeración y acondicionamiento de aire - serán resueltos de la manera más acertada y conveniente, sírvase consultar a los técnicos especializados de nuestra Oficina de Asesoramiento, quienes gustosa y gratuitamente le prestarán su cooperación.

CADE

COMPAÑIA ARGENTINA DE ELECTRICIDAD S. A.

Av. PTE. R. SAENZ PEÑA 812 - *Oficina 112* U. T. 34, DEFENSA 6001, *Internos 5 y 20*